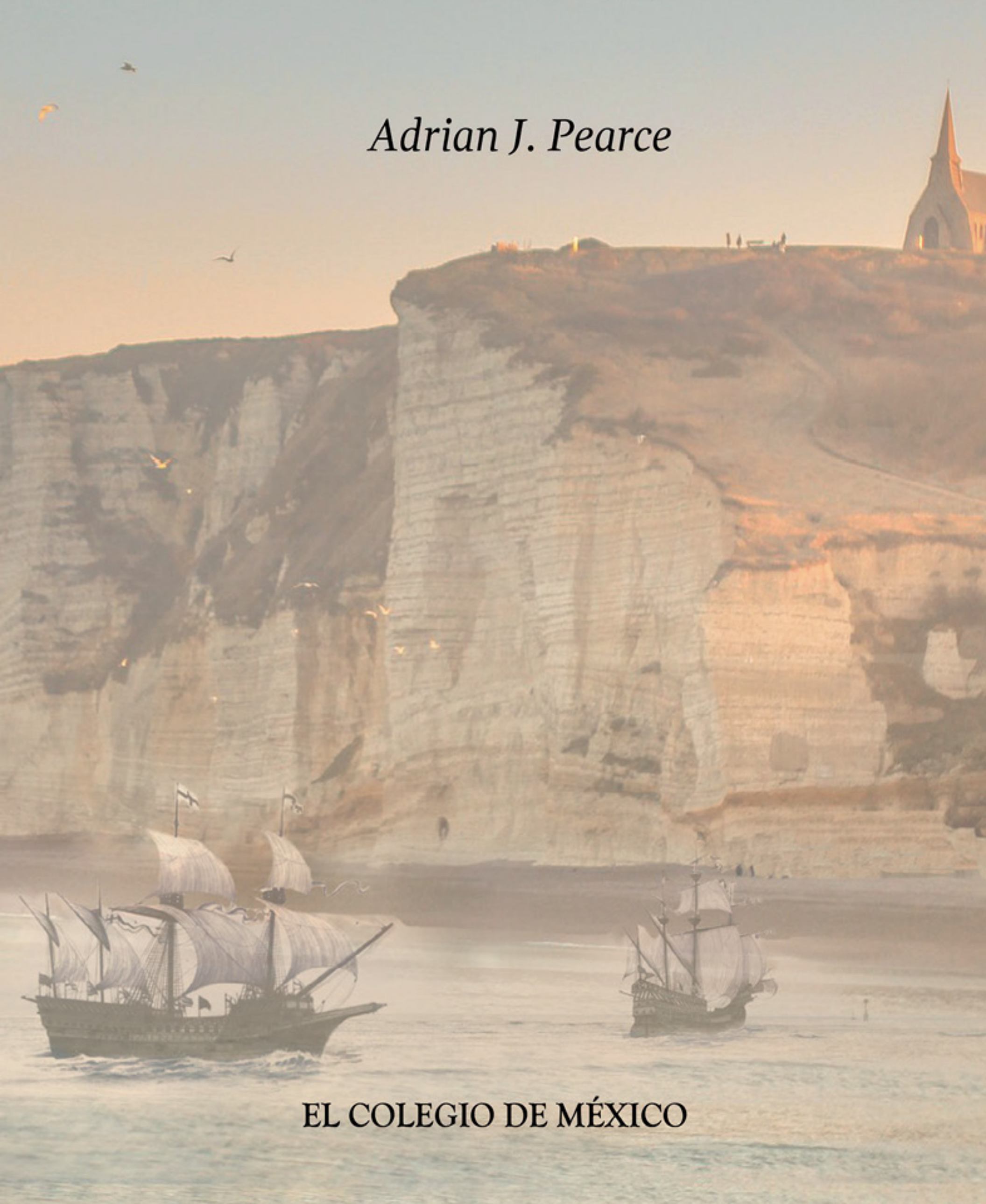
EL COMERCIO BRITÁNICO CON HISPANOAMÉRICA, 1763-1808

Adrian J. Pearce



EL COLEGIO DE MÉXICO

CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS

Este libro ofrece el primer análisis moderno y una descripción amplia del comercio británico con Hispanoamérica en su conjunto a fines de la época colonial, que abarcan unas décadas que marcaron la transformación de las relaciones comerciales anglo-hispanoamericanas y que sentaron las bases de la hegemonía comercial británica en las primeras repúblicas americanas. Se concentra en el periodo entre la Guerra de los Siete Años y las guerras revolucionarias francesas, cuando el comercio británico experimentó su mayor reconfiguración desde hacía dos siglos, y analiza todas las vertientes de la actividad mercantil: tanto la que pasaba por la península ibérica como las que se dirigían a través de las colonias británicas del Caribe o los puertos estadounidenses. La investigación describe las actividades de las varias comunidades mercantiles implicadas: británicas, españolas, criollas y de los mercaderes neutrales (europeos o estadounidenses) y contempla los aspectos político, diplomático y jurídico del comercio, igual que sus dimensiones puramente mercantiles. Basado en una investigación de varios años en archivos de Reino Unido, España, México, Cuba, Colombia y Estados Unidos, también hace asequible al lector hispanoparlante la literatura riquísima del tema publicada en inglés, francés y portugués, y por supuesto en castellano. La primera edición inglesa de esta obra se publicó en 2007; ahora, el texto se ha revisado y puesto al día para esta nueva edición en español.



EL COMERCIO BRITÁNICO
CON HISPANOAMÉRICA,
1763-1808

Centro de Estudios Históricos

EL COMERCIO BRITÁNICO CON HISPANOAMÉRICA, 1763-1808

Adrian J. Pearce

Traducción de Claudia Itzkowich Schñadower
con Claudia Riva-Palacio y Sandra Strikovsky



EL COLEGIO DE MÉXICO

Pearce, Adrian J.

El comercio británico con Hispanoamérica, 1763-1808 / Adrian J. Pearce — 1ª ed. — México : El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2017

ISBN electrónico 978-607-628-217-5

Incluye bibliografía

1. Gran Bretaña — Comercio — Siglo XVI. 2. Gran Bretaña — Comercio — Siglo XVII. 3. Gran Bretaña — Comercio — Siglo XVIII. 4. Hispanoamérica — Comercio — Siglo XVI. 5. Hispanoamérica — Comercio — Siglo XVII. 6. Hispanoamérica — Comercio — Siglo XVIII. 7. España — Comercio — Siglo XVI. 8. España — Comercio — Siglo XVII. 9. España — Comercio — Siglo XVIII. I. Pearce, Adrian J. II. Itzkowich Schñadower, Claudia (traducción)

Primera edición electrónica, 2017

Carretera Picacho Ajusco No. 20
Ampliación Fuentes del Pedregal
Delegación Tlalpan
C.P. 14110
Ciudad de México, México.
www.colmex.mx
ISBN (versión electrónica) 978-607-628-217-5
Libro electrónico realizado por Pixe*lee*

Este trabajo está dedicado a mis padres
Cliff y Jackie Pearce
con amor, admiración y gratitud

ÍNDICE

PORTADA
PORTADILLAS Y PÁGINA LEGAL
DEDICATORIA
LISTA DE TABLAS Y MAPAS
Tablas
Mapas
PREFACIO A LA EDICIÓN ESPAÑOLA
LISTA DE ABREVIATURAS
Colecciones de Archivos
Secciones de los National Archives, Londres
NOTA SOBRE LAS TASAS Y VALORES DE CAMBIO
ENSAYO INTRODUCTORIO A LA EDICIÓN INGLESA DE 2007
El estatus legal
La "propiedad" del comercio
Estados Unidos como un transportista importante
El valor del comercio
1. LOS ORÍGENES DEL COMERCIO BRITÁNICO CON LAS COLONIAS ESPAÑOLAS, DEL SIGLO XVI A 1763
El comercio ibérico de reexportación hasta 1763
El comercio de contrabando en el Caribe, 1624 a 1713
El comercio y el contrabando en el Caribe, 1713-1739: los años del Asiento británico
El comercio de contrabando en el Caribe, 1739-1763
2. EL COMERCIO ESPAÑOL, 1763-1783: LA EXPANSIÓN GEOGRÁFICA Y LOS PUERTOS LIBRES
Los orígenes del sistema de los puertos libres. 1763-1766

El comercio en Jamaica de 1766 a 1783: ¿continuación de la crisis o recuperación?

El comercio en las colonias británicas, más allá de Jamaica

La vista desde las colonias españolas

La Guerra de Independencia de los Estados Unidos: trastorno a corto plazo, catalizador a largo plazo

3. EL "COMERCIO DE COLONIAS" Y LA CONSOLIDACIÓN DEL SISTEMA DE PUERTOS LIBRES, 1783-1796

La recuperación del comercio español en los primeros años de la posguerra, *ca*. 1783-1787

Las bases para una mayor expansión: el "comercio de colonias" y la consolidación del sistema de puertos libres

El panorama general del comercio español, *ca*. 1787 a 1796

El comercio español en la serie de los Archivos Nacionales de Londres, de 1788 a 1795

El comercio ibérico de reexportación, *ca*. 1763-1796: prosperidad estable en los años del ocaso

4. EL COMERCIO EN TIEMPOS DE GUERRA (1796-1808): EL COMERCIO ESPAÑOL BAJO LICENCIA EN LAS INDIAS OCCIDENTALES BRITÁNICAS

El comercio español bajo licencia en las Indias Occidentales británicas: orígenes y operación

El comercio bajo licencia en el Caribe occidental y el Golfo de México

Los rescates: un pretexto para el comercio bajo licencia con Jamaica y las Bahamas

El comercio bajo licencia en el Caribe oriental y las Antillas Menores

5. EL COMERCIO EN TIEMPOS DE GUERRA (1796-1808): EL CONTRABANDO BRITÁNICO Y LA PERSPECTI-

VA HISPANOAMERICANA
Nueva España
Cuba
Nueva Granada
Venezuela
Puerto Rico y Santo Domingo
Monopolio e impuestos: enfoques contemporáneos sobre las causas del contrabando
6. EL COMERCIO EN TIEMPOS DE GUERRA (1796-1808): EL COMERCIO NEUTRAL, LOS CONTRATOS DE PLATA, Y EL "COMERCIO SECRETO"
Un panorama del comercio neutral, 1797 a 1808
Las finanzas y el comercio neutral: el contrato Hope-Barings
El contrato de Gordon y Murphy
El "comercio secreto": el comercio británico al amparo de los permisos neutrales, 1805 a 1808
7. CONCLUSIONES
Tendencias principales: crecimiento, legalización, diversificación
El valor del comercio británico con las colonias españolas
Comentarios finales
MAPAS
APÉNDICE ESTADÍSTICO EL COMERCIO BRITÁNICO CON LAS COLONIAS ESPAÑOLAS, 1788-1795
NOTA SOBRE FUENTES DE ARCHIVO
Reino Unido
España
México
Cuba

Colombia
Los Estados Unidos
BIBLIOGRAFÍA PARA EL ESTUDIO DEL COMERCIO BRITÁNICO CON LAS COLONIAS ESPAÑOLAS
Fuentes primarias impresas e historias tempranas (hasta 1860)
Fuentes secundarias
SOBRE EL AUTOR
COLOFÓN
CONTRAPORTADA

LISTA DE TABLAS Y MAPAS

TABLAS

2.1. Navíos que entraron en los puertos libres de Jamaica, 1767-1786

3.1. El comercio de los puertos libres de Jamaica, 1787-1789

3.2. Total de las exportaciones británicas a Jamaica, 1788-1796

4.1. Importaciones a Nassau, Nueva Providencia, desde las colonias españolas en embarcaciones españolas, julio a diciembre de 1799

4.2. Valor del comercio español bajo licencia en Jamaica y Bahamas, 1795-1807

4.3. Muestra de operaciones de rescate, 1797-1804, datos esenciales

5.1. Exportaciones de plata desde La Habana hacia las provincias cubanas, 1805-1811

6.1. Comercio marítimo y exportaciones de azúcar en La Habana,

1788-1810

6.2. Exportaciones de plata de Veracruz en buques de guerra británicos, diciembre de 1806-marzo de 1808

MAPAS

Todos los mapas están fechados c. 1800

1. El Caribe, general

2. Nueva España y Guatemala

3. Cuba

4. Nueva Granada y Centroamérica Sur

5. Venezuela y Trinidad
6. Jamaica y Nueva Providencia
7. Las Antillas Menores
8. América del Sur
9. América del Norte
10. La Península Ibérica

PREFACIO A LA EDICIÓN ESPAÑOLA

> Debo acercarme tanto como me sea posible a la verdad, aunque no puede esperarse que, en un tema de una naturaleza tan complicada, y en efecto tan abstruso, a causa de los muchos canales intrincados por los cuales se conduce el comercio y la absoluta imposibilidad que hay para obtener información clara en varios puntos, insisto, no puede esperarse que se elabore nada más que una estimación nocional.
>
> Edward Long[1]

Este libro se concibió como un estudio de lo que podrían llamarse los *flujos comerciales*. Muy pronto después de que en marzo de 1999 empecé la investigación que dio lugar a la primera edición en inglés, el trabajo comenzó a centrarse específicamente en cómo se movieron las mercancías y los productos agrícolas de Gran Bretaña a Hispanoamérica, y de Hispanoamérica a Gran Bretaña, y en qué cantidades. Este tema involucró asuntos más amplios, entre ellos los factores que afectaron este comercio (geográficos, políticos, institucionales, y puramente mercantiles) y las maneras en que lo hicieron; los productos que se ofrecieron de cada lado, y el valor que todo ello sumó. La última interrogante me pareció particularmente importante, y del mismo modo difícil de responder. Tras siete años de trabajo, la edición inglesa se publicó como la mejor respuesta que fui capaz de darle a estas preguntas, y aunque muchos aspectos permanecieron confusos o inadecuadamente explicados, me parece que hay aquí suficiente evidencia como para demostrar que la cita del epígrafe sobre el comercio de Jamaica con las colonias españolas, escrita por un historiador de la isla en el siglo XVIII, es esencialmente engañosa en la medida en que exagera lo inescrutable del comercio británico con Hispanoamérica, del cual se puede formar más que una mera "estimación nocional".

La primera edición de esta obra se publicó por la Universidad de Liverpool (ciudad clave para la relación histórica anglohispanoamericana, y donde cursé los estudios de posgrado) en 2007. Se volvió a imprimir en 2014 sin cambios. He aprovechado la oportunidad de esta traducción para corregir algunos errores, ampliarla y ponerla al día. He incorporado tanto nuevas investigaciones publicadas a lo largo de los últimos nueve años como algunos trabajos importantes que se me escaparon durante la investigación original. Ejemplos son la obra de Leandro Prados de la Escosura sobre las reexportaciones británicas a la América española a través de Cádiz, y el artículo de Javier Cuenca Esteban sobre lo que él llama las *exportaciones fantasma* británicas entre 1790 y 1819 (lo más importante sobre el comercio anglohispanoamericano aparecido en los últimos años).[2] Sobre todo, he aprovechado haber vivido y trabajado en México desde 2013 para explorar con mucho más detalle el tema a partir de la historiografía mexicana y centroamericana, además de la latinoamericana en general. Como resultado de todos estos cambios, considero esta versión española del libro claramente superior a la original en inglés.

El trabajo estuvo pensado como un estudio del comercio británico con las colonias españolas en su totalidad, pero estoy consciente de que hay un tema que se trata de manera inadecuada en estas páginas: el comercio británico de esclavos con Hispanoamérica. El libro es, ante todo, un estudio del comercio de mercancías (no humanas) entre Gran Bretaña y las colonias españolas. Dentro de este marco, trato con frecuencia el comercio de africanos esclavizados con base principalmente en las mismas fuentes que constituyen el fundamento del resto de la narrativa. Pero no lo hago de un modo tan profundo como habría deseado, ni me arriesgo a ahondar demasiado en la lite-

ratura especializada en el comercio de esclavos. El motivo de esta decisión fue en parte de orden simplemente práctico: hay un límite a la cantidad de material que un historiador puede leer y digerir de manera efectiva en un tiempo determinado, pero, además, cabe afirmar que el comercio de esclavos ha sido analizado con mucha mayor profundidad que el de mercancías, y que ya existen varios estudios excelentes y actualizados al respecto. En años recientes historiadores como David Eltis, Herbert Klein y Joseph Inikori, entre otros, han transformado nuestro conocimiento acerca del comercio de esclavos en general y el comercio británico de esclavos en particular.[3] Sugiero a los estudiosos consultar dicha historiografía para complementar mi propio estudio del comercio de mercancías —un tema que se ha explorado mucho menos en tiempos recientes, y del que se conoce poco no sólo en lo que concierne a los detalles de su operación, sino incluso en sus rasgos más generales.

Existe un tema relacionado con el comercio de esclavos que amerita una observación o aclaración especial. El comercio británico de esclavos con las colonias españolas fue un comercio *indirecto* en su vasta mayoría. Es decir, los británicos sólo enviaron una pequeña minoría de africanos directamente desde África a los puertos hispanoamericanos. A la mayor parte se los llevó a las colonias británicas en las Indias Occidentales (sobre todo a Jamaica, pero también a Barbados, Dominica y Granada, entre otras) para reenviarlos después a las colonias españolas. Así fue incluso durante la era de la tenencia británica del Asiento de Negros entre 1713 y 1739, cuando los británicos tuvieron sus propias factorías en las colonias españolas, y sin embargo sólo enviaron a 16% de los esclavos directamente desde África; y así continuó hasta fines del siglo XVIII. Los esclavos formaron parte de las exportaciones en general de las Indias

Occidentales británicas a las colonias españolas, por lo que en teoría estuvieron incluidos en los cálculos del valor de este comercio de exportación. En teoría, pero no siempre en la práctica: hay ocasiones en que no queda claro si los cálculos proporcionados por los observadores británicos incluyeron el valor de los esclavos dentro de las exportaciones no humanas. He indicado a lo largo del texto los casos en que la inclusión se hizo explícita en los cálculos de valor de la época, pero en algunos de ellos queda cierto grado de ambigüedad: es posible que algunos de los que reporto no incluyan el comercio de esclavos, y que cierto porcentaje (probablemente pequeño) se haya exportado directamente desde África o de otras regiones (en especial de los Estados Unidos) y, por lo mismo, haya esquivado mi radar. No creo que las instancias ocasionales de la omisión del comercio de esclavos puedan afectar mis cálculos del valor de las exportaciones británicas sino marginalmente. Esto es particularmente cierto durante el periodo de guerra que comenzó en 1796, cuando a los esclavistas británicos se les expulsó de los puertos coloniales españoles (donde habían sido acogidos desde 1789) y los esclavos fueron incluso excluidos de la lista de exportaciones permitidas de los puertos libres británicos en las Indias Occidentales. No obstante, por estas razones es posible que alguna fracción de la contribución total del comercio de esclavos al comercio británico con las colonias españolas se me haya escapado.

Otro punto que vale la pena enfatizar es que, a pesar de que este trabajo estuvo pensado como un estudio del comercio de mercancías en general, se enfoca principalmente en el comercio británico realizado a través de centros de distribución de mercancías (*entrepôts*) en las Indias Occidentales: en los bienes enviados de Gran Bretaña a Jamaica, Trinidad o las Bahamas, y reenviados de ahí a México, Cuba o Venezuela. Este enfoque se

determinó por consideraciones prácticas, pues la otra gran rama del comercio con Hispanoamérica, que pasó por puertos de la península ibérica y principalmente de Andalucía, es mucho más difícil de rastrear. Queda en espera de un estudio que abunde en detalles, aunque he intentado presentar una síntesis del conocimiento acumulado hasta la fecha sobre el tema con base principalmente en el conjunto más bien escaso de fuentes secundarias relevantes. Tras un recorrido por los orígenes del comercio británico con las colonias españolas (en el capítulo 1), el trabajo se concentra sobre todo en el periodo de 1763 a 1808. En su ensayo introductorio, John Fisher explica las razones generales que yacieron detrás de la selección de este lapso. Pero en un sentido más preciso, la elección de 1763 se debe a la Paz de París, cuyo impacto en el comercio británico a través de la expansión de las colonias británicas en las Indias Occidentales, que tuvo lugar tan sólo unos años antes del establecimiento de los primeros puertos libres en las islas británicas, se explora en el capítulo 2. La fecha final, en cambio, mudó conforme avanzaba el trabajo: de 1824 en los inicios y 1810 mucho más adelante, poco a poco pasó a 1808, cuando caí en la cuenta de que la paz angloespañola de julio de ese año, con el inicio de la independencia de Hispanoamérica en el transcurso de los dos años siguientes, marcó claramente una época nueva en las relaciones comerciales anglohispanoamericanas.

Dos puntos deben aclararse acerca de la terminología: se usan los nombres *británico* y *Gran Bretaña* en todo el texto para referir a los acontecimientos que ocurrieron después del Acta de Unión entre Inglaterra e Escocia de 1707. Éstos son los términos estrictamente correctos, y se aplican en vez de *inglés/ingleses/Inglaterra,* a pesar de la mayor popularidad de estos últimos en todo el mundo hispano hasta la fecha. En segundo lugar, con el fin de hacerles más accesible la lectura a los historia-

dores que no están familiarizados con el periodo histórico en cuestión, he utilizado los nombres modernos y no los coloniales de algunas de las regiones que se analizan aquí, por ejemplo, *Venezuela* en lugar de *Caracas*. En cambio, en todo el texto se utiliza el nombre *Nueva Granada*, pues —a diferencia, me parece, de otras regiones— hablar de *Colombia* habría sido notoriamente anacrónico. Además, previendo el interés de los historiadores latinoamericanos por el impacto del comercio británico en sus propios países, he mantenido las secciones de cada capítulo dedicadas a ellos tan independientes (y, por lo mismo, fáciles de ubicar) como me ha sido posible. Suelen aparecer en un patrón repetido en el siguiente orden: México/Cuba/Nueva Granada/Venezuela y, donde resulta apropiado, Puerto Rico y Santo Domingo.

El estudio del comercio británico con Hispanoamérica tiende a avanzar con pasos pequeños y separados entre sí por periodos prolongados de relativa inactividad. En años recientes este progreso lento puede atribuirse en parte a que —como en mucha de la historia económica o de orientación económica— el tema ha pasado de moda y es menos atractivo que antes. La razón más amplia, no obstante, se deriva del hecho de que durante casi toda su existencia este comercio fue de contrabando y oculto, incluso después de su legalización práctica en la segunda mitad del siglo XVIII. Esto a su vez hace de él una materia ingrata de estudio. Es perfectamente posible pasar semanas de trabajo diligente en los National Archives de Londres o el Archivo General de Indias en Sevilla para obtener apenas unos cuantos fragmentos de información con una relevancia aparentemente insignificante: un proceso profundamente desmoralizador. Quizá éste sea el motivo por el cual el libro que considero el predecesor más directo de este trabajo, *The Free Port System in the British West Indies*, de la historiadora británica Fran-

ces Armytage (*née* Lucy Horsfall), se publicó hace más de 60 años (en 1953). Y de un modo similar, tal vez nadie vuelva a incursionar en una investigación monográfica sobre el mismo tema durante algún tiempo considerable. Así, pues, al siguiente académico que emprenda lo que a menudo puede ser una tarea desalentadora le digo: tenga confianza. No cabe duda de que aún resta una gran cantidad de información sin detectar entre la masa de documentación que se resguarda en los archivos, particularmente en Londres, pero también en Sevilla y otros lugares.

Quisiera expresar mi agradecimiento al equipo de los archivos y bibliotecas consultados durante la vida del proyecto: en un lugar privilegiado, los National Archives y la British Library de Londres, y los Sheffield Archives y la Staffordshire Record Office, también en el Reino Unido; el Archivo General de Indias de Sevilla, el Archivo Histórico Nacional en Madrid y el Archivo General de Simancas en las inmediaciones de Valladolid en España; el Archivo General de la Nación en la Ciudad de México, el Archivo Nacional de Cuba en La Habana y el Archivo General de la Nación en Bogotá, y los National Archives y la Library of Congress en Washington, Estados Unidos. También me beneficié tremendamente del acceso a la Senate House Library y la Library of the West India Committee (en el Institute of Commonwealth Studies), ambas en Londres; la Sydney Jones Library de la University of Liverpool, y la John Rylands University Library de Manchester; las bibliotecas de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de la Universidad Hispalense y de la Región Militar Sur, todas en Sevilla; la biblioteca de El Colegio de México, la biblioteca del Instituto Mora y la Biblioteca Nacional, todas en la Ciudad de México; la Biblioteca Nacional José Martí en La Habana, y las bibliotecas Nacional y Luis Ángel Arango en Bogotá.

Hay muchas otras personas a quienes deseo agradecer. Le debo una gratitud especial a mi antiguo supervisor y colega en este proyecto, el profesor John Fisher, quien dotó a este trabajo con un ensayo introductorio extremadamente generoso. John tuvo la visión para percibir que un estudio como éste era a la vez necesario y factible, cuando muchos lo habrían dudado, y consiguió los fondos que lo hicieron posible. Sin su influencia, este libro ni se habría comenzado ni se habría concluido. Estoy igualmente agradecido con el Arts and Humanities Research Council (AHRC) del Reino Unido por el financiamiento. La beca del AHRC fue lo suficientemente generosa como para facilitar no sólo las estancias de investigación de más de un año tanto en Londres como en Sevilla, sino también viajes a Madrid, Washington, la Ciudad de México, La Habana y Bogotá (¡Caracas se me escabulló!) sin los cuales este estudio habría padecido de serias limitaciones. También quisiera agradecer a Robin Bloxsidge y Anthony Cond, editores sucesivos en Liverpool University Press, no sólo por aceptar mi manuscrito para su publicación, sino también por ser excepcionalmente generosos con la extensión.

Varios amigos e historiadores leyeron secciones del trabajo conforme progresaba. Lorna Scott Fox leyó parte del capítulo 2, y Matt Adams la parte del capítulo 4 que sería publicada más adelante como un artículo en el *Journal of Latin American Studies*. Rebecca Earle no sólo leyó borradores completos de los capítulos 2 al 6 del manuscrito, sino que pasó varias horas discutiendo su perspectiva y sus provocadores comentarios conmigo más allá de cualquier sentido razonable del deber, lo cual reflejó su actitud generosa y constructiva hacia colegas, amigos y estudiantes por igual. Rory Miller y James Dunkerley ofrecieron de un modo similar valiosos y generosos consejos para los borradores y ponencias.

En Sevilla, Antonio García-Baquero González y Justina Sarabia Viejo pusieron a mi disponibilidad su tiempo y sus consejos. Sergio Rodríguez Lorenzo compartió su vasto conocimiento del comercio español en el Atlántico y me ofreció asistencia con la terminología naval. Gloria Borrego Gamito me ofreció las casas donde viví intermitentemente en Sevilla (en el barrio de la Macarena) entre 2000 y 2003. Chuck Walker me proveyó de grandes conversaciones, conocimientos profesionales e incluso referencias cuando éstas fueron necesarias. Fuera de Sevilla, mi prima Marion Lewis, su esposo Reg Ellwood y su hijo Tom fueron calurosamente hospitalarios durante el año que viví en Chiswick, cerca de los National Archives en Londres, de 1999 a 2000. Jill Lane, Manuel Barcia y José Ortega aligeraron y animaron mi viaje de investigación a La Habana en mayo de 2001, y Jill me hospedó en su casa en Nueva York durante mi visita a los Estados Unidos más adelante ese mismo año.

Tony McFarlane tuvo la generosidad de invitarme a enseñar durante dos años en la Escuela de Estudios Comparativos Americanos de la Universidad de Warwick, de 2003 a 2005, cuando se había agotado el financiamiento de mi beca posdoctoral. Durante ese tiempo, Tony y su mujer Angela fueron infatigablemente hospitalarios y apoyadores, a niveles tanto profesional como personal. Mis colegas en Nottingham Trent University entre 2005 y 2008 también fueron maravillosamente hospitalarios. Mi agradecimiento a todos, en especial a Ian Inkster, Kevin Gould y Angela Brown, la directora del Departamento de Historia y Patrimonio, por arreglar mi horario de modo que fuese posible hacerlo coincidir con la escritura del libro.

La idea y el impulso detrás de la traducción de este libro al español y su publicación por El Colegio de México surgió al ca-

bo de mi primer año como profesor-investigador del Centro de Estudios Históricos de aquella casa en 2014. El crédito de esta iniciativa se debe enteramente a la directora del Centro, Érika Pani Bano, quien ha sido una jefa y una colega modelo. En un sentido más amplio, quiero agradecer a todos mis compañeros del Centro, que me recibieron y apoyaron con un calor y una solidaridad realmente notables, y muy especialmente a Bernd Hausberger, Carlos Marichal, Cecilia Zuleta, Sandra Kuntz Ficker, Gabriel Torres Puga, Ariel Kuri Rodríguez, Romana Falcón, Solange Alberro, Juan Pedro Viqueira, Bernardo García Martínez, Graciela Márquez, Anne Staples, Clara Lida y Vanni Pettiná. Gabriela Said Reyes, jefa de la sección de publicaciones de El Colegio, llevó la edición a buen fin con la más grande eficacia. Emelina García Nava, del servicio de cartografía, preparó los mapas no sólo con pericia ejemplar, sino además con gran sentido de humor ante mis repetidas peticiones de cambios y "mejoras". Alison Welsby, de la Liverpool University Press, vendió el permiso para la traducción y coedición. La traducción estuvo a cargo de Claudia Itzkowich Schñadower, con la asistencia de Claudia Riva-Palacio y Sandra Strikovsky, bajo mi supervisión.

Mis agradecimientos más profundos y personales son para mi familia: mis padres, a quienes dedico este libro, así como les dediqué la primera edición inglesa; mi hermana Kath, mi cuñado Robert y sus hijos Lucy, Eddie y Marmy, y mi hermano mellizo Martin y mi cuñada Margaret.

Finalmente, todo mi amor para mi pareja Arwen Shirley y mis hijos, Chilam, Maya y Molly Milagros.

Coyoacán
Ciudad de México
11 de mayo de 2016

NOTAS AL PIE

[1] Long, *History of Jamaica*, 1:499-500.

[2] Prados de la Escosura, "El comercio hispano-británico"; Cuenca Esteban, "British 'Ghost' Exports".

[3] Para una pequeña muestra de este trabajo, véase Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade*; David Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas*; Joseph E. Inikori, *Africans and the Industrial Revolution in England*; y David Eltis *et al.* (eds.). *The Trans-Atlantic Slave Trade*.

LISTA DE ABREVIATURAS

COLECCIÓN DE ARCHIVOS

A.G.I.	Archivo General de Indias, Sevilla, España
A.G.N.C.	Archivo General de la Nación, Bogotá, Colombia
A.G.N.M.	Archivo General de la Nación, Ciudad de México, México
A.G.S.	Archivo General de Simancas, Simancas, España
A.H.N.	Archivo Histórico Nacional, Madrid, España
A.M.N.	Archivo del Museo Naval, Madrid, España
A.N.C.	Archivo Nacional de Cuba, Habana, Cuba
B.L.	British Library, Londres, Reino Unido
N.A.W.	National Archives, Washington, Estados Unidos
N.A.	National Archives, Londres, Reino Unido
S.A.W.W.M.,R.	Sheffield Archives (Sheffield, Reino Unido), Wentworth Woodhouse Muniments, Rockingham Papers
S.R.O.,D.(W.)	Staffordshire Record Office (Stafford, Reino Unido), Dartmouth Papers

SECCIONES DE LOS NATIONAL ARCHIVES, LONDRES

A.D.M.	Admiralty
B.T.	Board of Trade
C.O.	Colonial Office
Cust.	Papers of H.M. Customs
F.O.	Foreign Office

P.C.	Privy Council
P.R.O.	Public Record Office
S.P.	State Papers, Foreign
T.	Treasury

NOTA SOBRE LAS TASAS Y VALORES DE CAMBIO

La tasa de cambio que aplicaron los británicos al peso fuerte o peso duro hispanoamericano se calculó de un modo sorprendentemente preciso en una libra esterlina por 4.44 pesos a lo largo del periodo que abarca este libro. Esta tasa se aplica en el texto en todos los casos de conversión entre las dos divisas.[1] Para fines generales, al menos durante las guerras revolucionarias francesas la tasa llegó a redondearse en fuentes contemporáneas a una libra por cinco pesos. El peso hispanoamericano y el dólar estadunidense se mantuvieron a la par durante estos años. La tasa de cambio del peso hispanoamericano contra el franco francés por lo general se calculaba en un peso por cinco francos.

Entre los principales problemas que enfrentan los estudiosos del comercio británico de ultramar antes de fines del siglo XIX está el uso de valores oficiales asignados a las mercancías en las estadísticas gubernamentales. En la serie principal, los registros del Inspector General de Importaciones y Exportaciones, estos valores se fijaron a inicios del siglo XVIII y permanecieron en uso hasta mucho después de 1800. Los datos estadísticas disponibles, por lo tanto, pueden usarse con cautela para medir los volúmenes y las tendencias generales de las exportaciones, pero resultan extremadamente problemáticos como fuentes para establecer el valor del comercio.

Este libro presenta los valores del comercio británico con Hispanoamérica a través de todas sus rutas más importantes: por la península ibérica, los centros de distribución de mercancías en las Indias Occidentales y (después de 1796) las potencias neutrales de Europa y los Estados Unidos. Hay que hacer hincapié en que todos estos valores se consideran *vigentes en su momento* en libras esterlinas. Trabajar con un comercio que du-

rante buena parte de su existencia fue de contrabando, y además furtivo y poco registrado, resulta complicado. Pero una ventaja es que la falta de series estadísticas formales liberaba a los observadores expertos (ya fuese ministros de gobierno, gobernantes de las Indias Occidentales, agentes de aduana o mercaderes) de tener que atenerse a los valores oficiales obsoletos. Cuando estos observadores calculaban o inquirían sobre el valor del comercio a través de Cádiz, Jamaica o los Estados Unidos lo hacían forzosamente de acuerdo a los valores vigentes de ese momento. Sin duda hay muchos problemas con los cálculos elaborables de estas fuentes que se examinan con detalle a continuación, pero al menos cortan el nudo gordiano de los valores oficiales fosilizados.

Por último, la única serie oficial detallada que describe una vertiente importante del comercio británico con las colonias españolas, la cual apareció por primera vez en el transcurso de esta investigación y se examina con detalle en el capítulo 3, también esquiva el problema de los valores oficiales. La serie excepcional de los *States of Navigation and Commerce* (Estados de Navegación y Comercio) para los años de 1792 a 1795, preparada por el Inspector General de Importaciones y Exportaciones, Thomas Irving, ofrece valores que eran vigentes al comienzo de la serie (es decir, en 1792), a pesar de que permanecieron constantes en adelante. Estos valores vigentes, preparados por un oficial con una experiencia fuera de lo común en el comercio y los precios americanos, hacen de dicha serie algo único entre los registros británicos del comercio exterior del siglo XVIII, y una fuente inusualmente importante para las relaciones comerciales británicas con las colonias americanas.

NOTA AL PIE

[1] Esta tasa se encuentra en los archivos consultados durante todo el periodo y hasta 1808. Véase también Rodríguez Treviño, "El contrabando", anexo 2: "Conver-

sión de libras esterlinas a pesos”.

ENSAYO INTRODUCTORIO A LA EDICIÓN INGLESA DE 2007

JOHN R. FISHER
Profesor de Historia de América Latina
Universidad de Liverpool

El origen distante e indirecto de este libro está en mi investigación sobre el comercio colonial español llevada a cabo durante más de dos décadas entre fines de los setenta y fines de los noventa. La saga comenzó con lo que pretendía ser una estancia relativamente limitada en el Archivo General de Simancas en 1977, durante la cual aspiraba a llegar al fondo de uno de los debates más complejos y significativos de la historiografía hispanoamericana moderna: el que tiene que ver con el comercio atlántico español y los resultados de los intentos de la monarquía borbónica por reformarlo, en especial a partir de 1765, mediante la introducción gradual del Comercio libre. Este proceso alcanzó su cúspide en 1778, cuando la Corona publicó el Reglamento para el Comercio libre, que abolió formalmente el monopolio del comercio colonial que tenía el puerto de Cádiz al autorizar a 12 puertos españoles adicionales el tratamiento directo con los principales puertos de Hispanoamérica, aunque pasaron 12 años más antes de que se levantasen las restricciones persistentes en el comercio con Venezuela y el puerto mexicano de Veracruz.

El plan en 1977 fue pasar varias semanas en Simancas analizando los contenidos de 14 legajos de documentos ubicados allí y relacionados específicamente con el registro de los movimientos de envío en ambas direcciones entre España y América de 1778 a 1788, y la correspondencia ministerial ligada a éstos, con la intención de establecer de una vez por todas si el comercio dobló su valor en ese periodo (como algunos académicos

afirmaban), se multiplicó por siete (como aseguraban otros) o se ubicaba más bien en algún sitio entre esos dos extremos. Sin embargo, muy pronto, conforme avanzaba la investigación, quedó claro que los resúmenes anuales de barcos despachados que se conservan en Simancas estaban incompletos, y faltaban del todo para el principal puerto peninsular de Cádiz. Ante la disyuntiva de abandonar la empresa o recurrir a la lectura y el análisis de miles de registros de barcos individuales, en su mayoría jamás tocados antes por otros investigadores y que se conservaban en el Archivo General de Indias (AGI) de Sevilla, opté (quizás imprudentemente, pensé a veces, mientras trabajé año tras año a lo largo de la siguiente década en el calor de Andalucía) por la segunda vía. También quedó claro muy pronto que el punto terminal más apropiado para la fase inicial de la investigación no era 1788 (cuando Carlos III murió después de 29 años en el trono, y su primer ministro, el conde de Floridablanca, intentó evaluar para su sucesor, Carlos IV, la importancia de las políticas imperiales de su padre), sino 1796, cuando España entró de nuevo en guerra contra Gran Bretaña, con consecuencias comerciales desastrosas. Terminé escrutando casi siete mil registros de envío, de los cuales 2 812 eran de las embarcaciones que navegaban hacia América, y 4 012 de las que llegaban a España. En la gran mayoría de los casos, el registro contiene el nombre y el alias del barco; los de su capitán y dueño o dueños —que a veces eran el mismo—; su destino o destinos y la fecha de salida prevista, y un inventario detallado de su cargamento, valuado de acuerdo con los requisitos de la legislación de 1778, junto con detalles de los impuestos recaudados por los agentes de aduana. Posteriormente di seguimiento a la investigación al estudiar las exportaciones de España a Hispanoamérica entre 1797 y 1820, lo cual implicó la lectura de otros 2 582 registros antes de decidir que todo tenía un lí-

mite. La pieza faltante del rompecabezas en lo que se refiere a España es el valor de las importaciones desde América en el periodo posterior a 1796: desde mi punto de vista, la naturaleza fragmentada de la documentación disponible hace imposible llevar a cabo esa tarea de manera satisfactoria. Lo que es más, como demuestran los capítulos 4 a 6 de este libro con una claridad y una precisión notables, después de 1796 las exportaciones de Hispanoamérica a España se fueron reduciendo de manera constante en relación con el comercio con las potencias neutrales y, de manera notable, con el enemigo.

El contexto para el trabajo esbozado en el párrafo anterior fue, como es bien sabido, el hecho de que después de los primeros años brillantes del auge minero de la plata en Hispanoamérica, que había alcanzado su cúspide hacia 1600, un prolongado proceso de decadencia había afectado el comercio colonial de España, cuyos efectos dramáticos —principalmente el descenso de la frecuencia de las flotas transatlánticas, ganancias más bajas para la Corona en la recaudación de impuestos comerciales como consecuencia tanto de una caída genuina en el comercio como de un aumento en los gastos de los ingresos reales para la defensa en América; la completa ausencia de un sector manufacturero nacional, y la penetración generalizada del monopolio comercial por parte de rivales extranjeros, por mencionar únicamente los aspectos más destacados— ya no podían ignorarse en el siglo XVIII.[1] Con el ascenso de Felipe V al trono de España en 1700, la nueva dinastía borbónica pronto quiso arreglar el sistema comercial heredado de sus predecesores, los Habsburgo. Sin embargo, a pesar de algunas innovaciones significativas en la primera mitad del siglo (incluida la abolición de convoyes al Istmo de Panamá para, en su lugar, abastecer al virreinato de Perú mediante barcos que navegaban directamente

al Pacífico bajo registro individual), fue sólo a partir de 1765 (tras la dramática y simbólica pérdida de La Habana ante los británicos durante la Guerra de los Siete "Años), y particularmente desde 1778, cuando" se implantó un programa de reformas que, si bien no buscó alterar el carácter esencial monopolístico del comercio colonial —ello habría sido un paso demasiado grande como para que alguien más que un puñado de españoles inusualmente ilustrados lo contemplase—, sí dio pie a la que fue por mucho la reorganización del comercio colonial español de mayores alcances desde la creación del sistema de flotas hacia fines de la década de 1560. Los historiadores del mundo hispánico conocen este programa de reformas de manera colectiva como Comercio libre pues —a pesar de su naturaleza esencialmente conservadora— su característica central no fue únicamente la habilitación mencionada anteriormente entre 1765 y 1789 de los principales puertos de España e Hispanoamérica para comerciar libremente entre ellos, sino también la erosión de los monopolios de la recepción, la distribución y el abastecimiento de mercancía que hasta entonces tenían los miembros de los gremios mercantiles de Cádiz, Lima y México, lo cual abrió la puerta a grupos mercantiles que habían estado excluidos del comercio durante el régimen anterior.

Mi trabajo sobre el Comercio libre, desarrollado en tres monografías y más de 20 ensayos y artículos publicados entre 1979 y 1998, estudió con profundidad tanto el proceso de las reformas como sus repercusiones. Mis conclusiones enfatizan el éxito general del programa: el valor de las exportaciones de España a Hispanoamérica se incrementó no menos de cuatro veces en el periodo de 1778 a 1796, mientras que el de las importaciones de las colonias a España creció más de 10 veces en esos mismos años. Estas cifras, en especial las de las importaciones, siguen provocando debates académicos en torno a su

precisión: una posible crítica es que el año base, 1778, fue atípico, ya que los comerciantes de ambos lados del Atlántico mantuvieron sus barcos en puerto previendo la entrada de España a la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, conscientes de que esto los pondría en riesgo de ser capturados por la marina británica; otra es que las cifras para el valor de las importaciones a España desde América que para ese año proporcionaron los oficiales de la Dirección General de Rentas de la Corona no incluían el valor de la plata enviada apresuradamente a la Península a bordo de buques de guerra, de nuevo previendo la irrupción de hostilidades, mientras que esos envíos sí se incluyeron en los registros de envíos de 1782 a 1796 (prácticamente no hubo envíos entre 1779 y 1781 debido a la guerra), y por ende exageran el aumento en el valor de las importaciones durante la posguerra. A pesar de estas reservas, es altamente probable que mis hallazgos de hecho subestimen el verdadero valor del auge del comercio atlántico español a fines del siglo XVIII, al menos hasta que éste llegó a un final abrupto con el estallido de la guerra con Gran Bretaña en 1796.[2] Una de las razones que llevan a pensar esto es que, si bien resulta inevitable depender de los registros de envíos individuales, es imposible tener noción de aquellos que han desaparecido por una u otra razón. Otra, que de hecho puede considerarse una ventaja más que un inconveniente para el historiador, es que los registros redactados por agentes de aduana en los puertos de España tanto para embarcaciones que llegaban como para las que salían, reportan los valores oficiales de las mercancías tal y como estaban prescritos en el arancel anexo a la Regulación de 1778. Éste establecía con precisión los valores oficiales de una larga lista de productos, y especificaba los impuestos que debían cobrarse en cada caso por aquellos de origen "nacional", a diferencia de los que se importaban de otros países para reexportarse. A un

quintal de bacalao importado, por ejemplo, por lo general de origen portugués, se le declaraba un valor de 60 reales de vellón (el equivalente de tres pesos fuertes, o menos de una libra esterlina, empleando la tasa de 1 libra = 4.44 pesos que sugiere Pearce en su exposición sobre las tasas de cambio), y el impuesto que se pagaba por él era de cuatro reales con un quinto: incluso en Cádiz su valor de mayoreo era probablemente cerca de 15% más alto, y su valor real se multiplicaría varias veces más cuando alcanzara la cocina de un residente rico de la Ciudad de México, donde entonces, como ahora, representaba un ingrediente indispensable para la cena de Navidad (al menos para aquellos que podían o pueden costearlo). Se habría saboreado junto con una jarra de vino de Málaga o de Jerez, una vez más, ridículamente subvaluada a 10 reales por arroba: los valores reales de artículos de este tipo, como la vasta mayoría de los productos agrícolas y vinícolas exportados en cantidades crecientes a las colonias después de 1778, no se determinaban con base en los precios del pescado en Veracruz o del maíz y los frijoles en lugares como Oaxaca y Guanajuato, sino en función de la ostentosa insistencia de las élites coloniales por conservar tradiciones peninsulares que les permitieran seguir diferenciándose de las masas indias y mestizas que consumían productos nativos. El punto clave es que los valores oficiales subestiman los valores de mercado, pero tienen la ventaja de que nos permiten comparar entre mercancías iguales en distintos años al margen de las fluctuaciones del mercado en una u otra dirección.

Después de este ciclo de investigación, terminado en gran medida para fines de los años noventa, salvo por la omisión, mencionada arriba, de un estudio exhaustivo de las importaciones de España a Hispanoamérica después de 1796 (desde mi punto de vista imposible de realizar dada la naturaleza frag-

mentaria de la documentación que ha sobrevivido y, además, como demuestra Pearce en este libro, menos interesante que lo que sucedió antes de 1796, pues en adelante buena parte del comercio tuvo lugar fuera de las rutas tradicionales), quedó un importante cabo suelto por atar: el papel de la intervención extranjera en el comercio atlántico español durante la era del Comercio libre, y en particular, el papel de los británicos en la erosión del monopolio nominal de España en las relaciones comerciales con sus posesiones americanas. La penetración extranjera de este monopolio fue evidente desde una fecha muy temprana; hubo expediciones de comercio y saqueo por parte de los franceses y los ingleses desde el siglo XVI, las cuales aumentaron rápidamente el siglo siguiente. En su madurez, esta penetración adoptó dos formas con dos rutas muy distintas. Primero, los comerciantes extranjeros buscaron infiltrarse en el sistema de intercambio oficial español al establecerse en el único puerto español que tenía autorizado el monopolio del comercio con las Indias: al principio Sevilla, en los siglos XVI y XVII, y después Cádiz, a raíz del traslado oficial en 1717 tanto del gremio mercantil de Sevilla como de la Casa de la Contratación, el cuerpo oficial fundado en Sevilla en 1503 y responsable de regular el comercio hasta su abolición en 1790 a raíz de la legislación de 1778-1789 que lo hizo redundante. Así pues, los comerciantes extranjeros hacían negocios en estos puertos utilizando una variedad de mecanismos (sintetizados por Pearce en el capítulo 1) cuya meta era el envío de manufacturas de Gran Bretaña, Francia, Alemania y otros sitios en las flotas comerciales; su venta en las colonias españolas, y la repatriación de las ganancias a las comunidades mercantiles extranjeras. En segundo lugar, las naciones rivales frustraron el monopolio comercial por completo al hacer tratos comerciales directamente con las colonias españolas en América en franco desacato de la

ley, es decir, al practicar el contrabando. Los comerciantes británicos, franceses y holandeses se aventuraron al Caribe, al continente adyacente —el "Spanish Main" de las historias de piratas, es decir, la Tierra Firme, especialmente el norte de Sudamérica— y aún más lejos, al Río de la Plata y, con menos frecuencia, al Pacífico, para vender sus mercancías, bajo la benévola mirada de oficiales locales condescendientes, a comerciantes españoles demasiado ansiosos por compensar los elevados precios y los inadecuados abastos, que eran los inevitables efectos del sistema de monopolio. Este comercio de contrabando directo —en sí mismo rival del comercio de los extranjeros desde Sevilla o Cádiz— floreció especialmente después de que los competidores de España establecieron sus primeras bases permanentes o posesiones coloniales en el Caribe a inicios del siglo XVII: los holandeses en Curazao, los franceses en St. Domingue (el Haití moderno) y Guadalupe, y los británicos (en un inicio) en San Cristóbal, Barbados y Jamaica. Estas islas, al principio el paraíso de los piratas (en ocasiones útiles a sus amos nominales como corsarios durante los tiempos de guerra con España), se volvieron plataformas clave para el asalto sistemático al monopolio comercial en las propias colonias españolas, cuando a fines del siglo XVII e inicios del XVIII las marinas de los rivales de España gradualmente erradicaron sus elementos ilegales para fomentar un comercio regulado, así como la producción de cultivos de plantaciones para el mercado internacional.

A lo largo del siglo XVII y hasta bien entrado el XVIII, la parte del comercio con Hispanoamérica que aprovecharon los británicos fue tan sólo una de muchas. En el comercio de reexportación desde Sevilla, y después desde Cádiz, las exportaciones británicas jugaron un papel quizá sorprendentemente inferior al de aquellas de los comerciantes franceses, italianos, y holan-

deses, entre otros. Los franceses dominaron el comercio por sobre sus competidores a lo largo del siglo XVII, y habían alcanzado una posible nueva cúspide de influencia con el cambio de siglo apuntalada no sólo por una industria textil y una clase comercial potentes, sino también por la cercana —si bien en ocasiones díscola— alianza franco-española inaugurada con la sucesión borbónica en España en 1700. Apenas hacia mediados del siglo XVIII los británicos parecen haber comenzado a emparejarse con los franceses en las reexportaciones desde la península ibérica, e incluso entonces queda la duda de si alguna vez los sustituyeron como los principales comerciantes extranjeros. El comercio de reexportación siguió siendo la plataforma principal para la penetración comercial extranjera en el Atlántico español hasta los últimos años del siglo XVIII —como Pearce sostiene abajo—,[3] y esto pudo haber mitigado la animosidad española en contra de la penetración comercial británica del monopolio colonial. Pero una porción secundaria en manos de un enemigo pesaba más que una dominante en manos de un aliado, y además —en una franca pero típica ignorancia de las realidades económicas— el comercio de reexportación figuró de un modo menos prominente entre las preocupaciones de los economistas y políticos españoles que ese perenne monstruo temido (y el enfoque principal de la monografía de Pearce): el contrabando en el continente americano.

Incluso entre los contrabandistas extranjeros en el Caribe los británicos estuvieron durante mucho tiempo forzados a contentarse con la porción minoritaria que les dejaban unos rivales comerciales cuando menos tan poderosos como ellos. Los principales contrabandistas durante buena parte del siglo XVII fueron probablemente los holandeses, especialmente después de que adquirieron importantes bases en Curazao y San Eusta-

quio —islas reivindicadas pero no defendidas por España— hacia 1630. Los holandeses, de hecho, retuvieron una parte importante del contrabando por la costa norte de Sudamérica —particularmente con Venezuela, pero también con las más lejanas costas de Centroamérica, al sur de Yucatán— a lo largo del siglo XVIII, hasta que al final los británicos los eclipsaron después de 1800. Durante el siglo XVIII, sin embargo, los rivales más importantes de Gran Bretaña fueron los franceses, quienes tomaron posesión formal de su propia base principal —en St. Domingue, el tercio occidental de La Española— con el Tratado de Ryswyck de 1697. Una migaja de confort para los atormentados consejeros del debilitado Carlos II, el último de los reyes de España de la dinastía de los Habsburgo, fue que Luis XIV cumpliera su promesa de que, a cambio, a los bucaneros franceses con base en Tortuga y otras islas —utilizadas apenas por su marina para apoyar la lucrativa captura en 1697 de Cartagena de Indias (el principal puerto caribeño de Nueva Granada, la Colombia moderna)— se les ofrecería la opción de volverse dueños de plantaciones, o bien de ser perseguidos como piratas por las fuerzas francesas. St. Domingue, la más rica de las economías de plantación, también fue una colonia comercial importante que compitió exitosamente con Jamaica en varios mercados hispanoamericanos hasta su inmolación en la gran revuelta de los esclavos de 1791, cuando los 500 mil esclavos de la isla masacraron a la mayoría de los 40 mil blancos y negros libres, y cuando aquellos que sobrevivieron se escaparon a Cuba y Venezuela. Como muestra Pearce en este estudio, el volumen y el valor del contrabando británico crecieron rápidamente después de la creación de puertos libres en Jamaica —capturada de España en 1655 por una fuerza reclutada en gran medida de *indentured servants* (sirvientes obligados a trabajar un tiempo determinado) en Barbados bajo las órdenes de Oliver

Cromwell, los cuales, a pesar de su escaso entrenamiento, fácilmente vencieron a los 1 500 habitantes españoles de la isla— y Dominica, en unas circunstancias comerciales difíciles a principios de la década de 1760. En el último tercio del siglo, los británicos fueron a todas luces la principal "potencia contrabandista" en toda la región. Pero fue en los últimos años, y en especial a partir del inicio de las guerras napoleónicas en la década de 1790, cuando este dominio se volvió absoluto.

Una cronología como esta de la construcción de la hegemonía comercial británica en las Indias Occidentales —más persuasiva y minuciosa que cualquier otra disponible hasta la fecha— habría simplemente confirmado los viejos miedos y prejuicios españoles. A lo largo de la era de los borbones, como lo expresaron recientemente Stanley y Barbara Stein, "en la lucha tripartita en el Atlántico por el imperio en América, los españoles veían a Inglaterra como el Estado agresor"[4] —un hecho que apenas sorprende debido a la alianza de los borbones con Francia, el tercer actor. La paranoia española en torno a los estragos comerciales perpetrados por los británicos en el continente americano es una constante en la correspondencia comercial y política del siglo XVIII. En 1767 la intromisión británica en las Islas Malvinas (y supuestamente también en Paraguay) llevó al embajador de España en Londres a "inferir que la intención de este Gobierno es el apoderarse del Comercio de todas las Naciones".[5] Entre 1776 y 1777, mientras Gran Bretaña estaba distraída por los eventos en Norteamérica, Carlos III y sus consejeros buscaron contener esta aparente amenaza mediante una acción ofensiva en la región del Río de la Plata, donde una expedición de 10 mil hombres echó a los intrusos portugueses de Brasil fuera de la Banda Oriental (el Uruguay moderno) y estableció el nuevo virreinato del Río de la Plata, con

su capital en Buenos Aires, en un intento por reforzar las defensas en este flanco expuesto del imperio. En 1792 un embajador español posterior en Gran Bretaña, el marqués Del Campo, predijo con algo de visión que la entonces inminente guerra europea —en la que España pelearía brevemente (1793-1795) contra Francia del lado de Gran Bretaña— "debe ser el colmo de contento felicidad para la Nación británica. Por de contado su Vandera arrastrará a sí todo nuestro Comercio y navegación, como que será la más respetada en el Mundo".[6] El claro objetivo de Gran Bretaña en el continente americano en breve podría caracterizarse como "expandir su comercio, oponerse a aquél de las otras potencias, y luego invadir sus colonias".[7] A ningún académico que esté trabajando el tema del comercio atlántico español durante este periodo le puede pasar inadvertida esta preocupación, que en ocasiones rayaba en obsesión, por la intromisión británica en el Caribe y en otros sitios, pero lo realmente difícil es darse una idea de la realidad detrás de la retórica. ¿Qué tan seria era la amenaza comercial que representaban los británicos? ¿Qué tanto de esa amenaza era real y qué tanto era la simple conjura de la imaginación ministerial sobreexcitada? ¿Cómo afectó el comercio británico al comercio español en el Atlántico, y cómo impactaron las reformas comerciales españolas el negocio de los británicos? ¿Cuál fue el valor real, en la medida en que es posible determinar algo así, del comercio británico con Hispanoamérica durante la era del Comercio libre? La historiografía disponible ofrecía únicamente respuestas parciales y limitadas a todas estas preguntas.

A pesar de mi interés en el tema —y también a pesar de su importancia manifiesta para los estudiantes de historia económica e imperial británica, además de los historiadores de las colonias españolas—, otros compromisos de investigación y mi

carga de trabajo administrativo como Director del Instituto de Estudios Latinoamericanos en Liverpool dejaron claro que era poco probable que tuviese tiempo para dedicarme al asunto yo mismo. Por fortuna, quedaba la alternativa de delegarle el trabajo a alguien más. En 1998 Adrian Pearce completó una tesis doctoral bajo mi dirección sobre el dominio español en el virreinato de Perú durante los inicios del periodo borbónico (1700-1759).[8] Mi asociación con Pearce venía de unos años atrás, cuando comenzó una maestría en Estudios Latinoamericanos en el Instituto que terminó con el grado de distinción el año siguiente, cuando inició su doctorado (financiado por una beca de la Academia Británica) en 1994. El doctorado de Pearce —que me llevó de vuelta a mi primera área de especialidad como estudioso del Perú, aunque de un periodo posterior— fue un modelo de erudición incisiva que desde entonces ha producido artículos seminales publicados en revistas americanistas de primer nivel.[9] Lo que es más, fue fruto enteramente de su propio trabajo, producto de su talento como investigador y la forma de supervisión benévola que solía permitirse en las mejores universidades antes de que los maniacos del control de calidad estuviesen sueltos y el "entrenamiento" para la investigación, a menudo a cargo de investigadores fracasados, comenzara a acaparar el tiempo que antes se le dedicaba a la verdadera investigación. En el verano de 1998 conseguí una beca del Fondo para el Desarrollo de la Investigación de la Universidad de Liverpool para que Pearce explorara la factibilidad de un proyecto sobre el comercio británico con el mundo hispánico durante la era del Comercio libre español. Como ganador de esta beca, pasó seis semanas en la biblioteca de la Universidad y los National Archives de Londres (que entonces todavía se llamaban Oficina de Registros Públicos) buscando establecer el alcance y la calidad de las fuentes publicadas y primarias dispo-

nibles para un estudio así. Esta investigación preliminar llevó a la presentación de una solicitud ante el Arts and Humanities Research Board (AHRB) (hoy Arts and Humanities Research Council (AHRC): Consejo de Investigaciones en Artes y Humanidades) de una beca grande para un proyecto que en ese entonces se intitulaba *British Trade with the Hispanic World, 1763-1824* (El comercio británico con el mundo hispánico, 1763-1824). Esta solicitud tuvo éxito —de hecho, se distinguió (me parece) por ser una de las primeras becas otorgadas a nivel nacional por el recién creado AHRB—, lo cual resultó en un financiamiento de 39 mil libras esterlinas por un año, mientras la Board halló el modo de gastar cantidades hasta entonces sin precedentes para apoyar las investigaciones en humanidades, que después aumentó la cifra a 126 mil libras por un periodo de tres años. En retrospectiva, debí haber pedido más para un periodo más largo, aunque ello no fue claro en ese momento. No obstante, los fondos fueron suficientes para que Pearce recibiese una beca de investigación del 1 de marzo de 1999 al 31 de agosto de 2002, cuyos últimos seis meses fueron financiados por el presupuesto adicional de gastos (*overhead*) que el AHRB le pagó a la Universidad de Liverpool (otro ejemplo del régimen más relajado que operó en las instituciones de educación superior antes de la llegada del Costeo Económico Completo, los Horarios de Asignación de Tiempo y toda esa vaina).[10] La monografía actual —algunos años más tarde y con un enfoque en cierto modo más estrecho del que se vislumbró (en retrospectiva, con una ambición desmedida) originalmente— es el producto de esa beca, y aquí añado mi gratitud a la que ya expresó Pearce en el Prefacio hacia el AHRB-AHRC por su visión al financiar este proyecto.

Desde mi punto de vista, esa visión ha sido espléndidamente

recompensada. Esta monografía presenta el primer tratamiento importante, de amplio espectro del comercio británico con Hispanoamérica en 50 años. Pearce considera *The Free Port System in the British West Indies* de Frances Armytage, publicado en 1953, como el predecesor más directo de este libro.[11] Pero de hecho su trabajo va mucho más lejos que el de Armytage, y no sólo porque ofrece un estudio actualizado e infinitamente más detallado del comercio en los puertos libres: el trabajo de Pearce también describe importantes vertientes que prácticamente no se han tocado en otros sitios —sobre todo, el comercio británico que pasó a través de Norteamérica— y también (de manera sumaria) el comercio que siguió pasando a través de los puertos ibéricos. En la amplitud de su enfoque, según mi opinión, este libro casi no tiene precedentes. El único estudio completo previo que conozco a propósito de todas las vertientes del comercio británico con las colonias españolas es *A penetração comercial de Inglaterra na América espanhola*, de Olga Pantaleão, publicado en portugués en 1946.[12] Por supuesto, se han escrito muchos libros, artículos y ensayos relacionados de manera directa o indirecta con este tema en las últimas décadas, como testifica la bibliografía de este trabajo (en sí misma, un trabajo significativo de erudición). Mucha de esta historiografía ha sido de alta calidad y arroja una luz fuerte sobre aspectos importantes del comercio. Pero tiende a estar fragmentada temática o (en especial) geográficamente, y a discutir sólo aspectos particulares del comercio o su operación en regiones particulares de Hispanoamérica. (Este último comentario se aplica sobre todo al trabajo producido en América Latina, el cual —salvo algunas excepciones significativas— por lo general tiende a concentrarse en una perspectiva nacional o subnacional, más que en cualquier perspectiva más amplia.) También ha habido con frecuencia una clara división entre las historiografías an-

glófona e hispana que, una vez más, salvo honorables excepciones, han existido demasiado a menudo en una sustancial ignorancia mutua: hay demasiado pocos historiadores del Caribe británico que dominen (o parezcan dominar) el español, y son demasiados los españoles e hispanoamericanos especializados en historia colonial que no están familiarizados con obras publicadas en inglés o miran a América bajo la óptica de una historiografía tradicional que se concentra en la política imperial en lugar de las respuestas americanas a ella. Uno de los nada desdeñables méritos del trabajo de Pearce —que, debe enfatizarse, está basado muy sustancialmente en material y fuentes *primarias*— es que echa mano de esta literatura tan extensiva como dispar para presentar una nueva síntesis, un genuino "estado de la cuestión". Dado este carácter de amplio espectro y el enfoque más estrecho de la mayor parte de los trabajos previos producidos sobre este tema, resulta probable que los futuros académicos que escriban sobre las relaciones comerciales angloespañolas en el continente americano tomen este libro como su punto de partida y tengan que ubicar sus conclusiones dentro del contexto propuesto en estas páginas.

Los méritos generales del trabajo de Pearce —su estructura concisa, su datación cuidadosa, su involucramiento cercano en los debates concernientes a todos los aspectos del comercio y, sobre todo, su gran capacidad interpretativa— tendrán que ser descubiertos por los propios lectores. La lucidez del discurso de Pearce no debe ocultar la extrema complejidad del tema ni la habilidad con la cual lo ha desentrañado y presentado. El resto de este ensayo introductorio simplemente pondrá énfasis en lo que considero las principales conclusiones originales que resultan del trabajo de Pearce. Para ofrecer una base a esta discusión, quiero primero citar un fragmento considerable del relato de una expedición de contrabando al Istmo de Panamá y Carta-

gena de Indias a principios del siglo XVIII. La descripción de Nathaniel Uring es una de las más detalladas y evocadoras disponibles, y ofrece un excelente punto de vista acerca del comercio durante el periodo que precede a la obra de Pearce:

> Al inicio del año de 1711, salí [de Jamaica] en una balandra, bien tripulada y armada, para comerciar en la costa de la Nueva España; y llevamos una gran cantidad de textiles, y como 150 Negros. Primero tocamos Portobelo, pero como eran tiempos de guerra [de la Sucesión Española], solíamos ir a The Grout dentro de Monkey-Key [lugar sin identificar], que es un muy buen puerto a unas cuatro o cinco millas del puerto y la ciudad de Portobelo. Tan pronto llegábamos ahí, nuestra costumbre era enviar a alguno de los nuestros que hablara español a la ciudad con cartas para los comerciantes, para darles aviso de nuestra llegada; y ellos establecían la hora y el lugar, dónde y cuándo nuestra canoa debía esperarlos, para subirlos a bordo con el fin de traficar con nosotros; y cuando se habían puesto de acuerdo sobre tantos Negros y tal cantidad de mercancías como querían, volvían a la ciudad, y el siguiente día traían su dinero a bordo y los recibían.
>
> Nos quedamos en este lugar haciendo negocios durante seis semanas, durante las cuales los comerciantes españoles en Panamá se enteraron de nuestra presencia y atravesaron el istmo para comerciar con nosotros. Estos comerciantes con frecuencia viajaban vestidos como campesinos, y tenían sus mulas con ellos, sobre las cuales traían su dinero en jarros, que llenaban con harina; y si se cruzaban con alguno de los Oficiales del Rey, no aparecía más que harina, y fingían ser gente pobre camino a Portobelo a comprar algunas baratijas; pero por lo general iban por el bosque, no los caminos, para evitar que los Oficiales Reales los descubrieran. Cuando habían comprado tantos Negros, y tal cantidad de textiles como les alcanzara con su dinero, solían dividirlos y juntarlos en pequeños paquetes, aptos para que un solo hombre pudiese cargarlos, y les proporcionábamos tantas provisiones como fuesen necesarias para su travesía a través del Istmo y hasta el Mar del Sur; y así pasaban juntos por el bosque de la manera más secreta.
>
> Cuando estábamos en The Grout en el primer viaje, un español acordó con nosotros setenta esclavos, que entregamos entre Chagres y Porto Nova; cuando se hizo la señal acordada desde el castillo de Chagres, anclamos a unas dos millas de ahí, y enviamos nuestra canoa a la orilla, donde encontramos a los españoles con varios asnos y mulas cargados de oro y plata, que cargamos a bordo; y cuando encontramos que la cantidad de dinero era correcta, y todas las cosas estaban ajustadas, desembarcamos los Negros y los textiles, con lo necesario para la travesía hasta el Mar del Sur, y zarpamos de nuevo para The Grout; pero al no poder deshacernos de todo nuestro cargamento ahí, navegamos hacia Cartagena y en el camino paramos a Tolue [Tolú], donde nos abastecimos de un buen número de aves, que se consideran las mejores de Tierra Firme. Cuando llegamos a The Brew [Barú], que es el lugar donde nos establecíamos para hacer negocios con los

comerciantes de Cartagena, se lo hicimos saber a alguna gente de la isla, quienes notificaron a la ciudad de nuestra presencia ahí: varios comerciantes vinieron desde allá a hacer negocios con nosotros, y cuando habíamos vendido lo que pudimos, volvimos a Jamaica… Fui en varias travesías a la costa española, haciendo negocios de esta manera.[13]

Este informe no sólo es una descripción detallada y evocadora del contrabando. También ejemplifica, de un modo particularmente eficaz, importantes características del comercio tanto en el momento que describe como en la manera en que éste se ha percibido en la mayor parte de la historiografía. Estas características podrían resumirse en tres puntos principales: 1) El comercio británico con las colonias españolas fue indirecto, es decir, no operaba directamente desde Gran Bretaña. Este punto ya se trató: todo el comercio británico pasaba por puertos intermedios, ya sea centros de distribución de mercancías británicos en el Caribe (como en el relato de Uring) o puertos del monopolio en España (Sevilla o Cádiz), o Lisboa y el Brasil (como apunta Pearce más adelante).[14] (Esto, a su vez, junto con su naturaleza clandestina, es el motivo por el cual el comercio ha resultado tan difícil de estudiar, pues casi todas las fuentes comerciales británicas se ocupan únicamente del comercio directo con Gran Bretaña.) 2) El comercio era ilegal, era un arquetípico comercio de contrabando. Todo el comercio extranjero con Hispanoamérica estaba prohibido bajo el estricto monopolio comercial de España. También era formalmente ilegal de acuerdo con la ley británica después de que se dictasen las Actas de Navegación a mediados del siglo XVII, las cuales vetaron cualquier transacción comercial de las colonias británicas que no fuese con la metrópoli. De ahí los tráficos furtivos de Uring en puertos recónditos y playas desiertas; de ahí las señales clandestinas entre el barco y la orilla, y el pasaje de los españoles "por el bosque de la manera más secreta". 3) El tercer y último punto es que el comercio lo emprendieron los comercian-

tes británicos en las colonias españolas y no al revés. Vemos aquí que Uring y sus compañeros navegan de Jamaica al Istmo de Panamá y Nueva Granada, y tratan ahí con comerciantes españoles; los españoles no se desplazan a Jamaica o Barbados para negociar con los británicos en sus propios territorios. Es así como estos tres puntos (y en especial los últimos dos —la ilegalidad del comercio y su agencia principalmente británica —) representan importantes características particulares del comercio británico tanto en los inicios del siglo XVIII como en el modo en que éste suele percibirse en la historiografía. Juntos, ofrecen una base a partir de la cual se puede llamar la atención hacia algunos de los importantes hallazgos originales del trabajo de Pearce, hallazgos que, a su vez, pueden exponerse bajo cuatro títulos: el estatus legal, la propiedad del comercio, Estados Unidos como un transportista importante y, por último, pero no por ello menos importante, el valor del comercio.

EL ESTATUS LEGAL

El primer gran hallazgo tiene que ver con el estatus legal del comercio. Como hemos visto, el comercio directo entre Gran Bretaña y las colonias españolas fue ilegal desde sus orígenes en el siglo XVI y por más de 200 años, con la excepción parcial del periodo de 1713 a 1750 (en la práctica, de 1713 a 1739), a raíz de que el Tratado de Utrecht transfiriese el codiciado Asiento de Negros a la recién formada South Sea Company para proveer esclavos africanos a ciertos puertos en Hispanoamérica. Más importante fue el consiguiente permiso para que un "Navío anual" asistiera a cada una de las ferias comerciales que tenían lugar en Portobelo y Veracruz a la llegada en convoy de las flotas de Cádiz, un privilegio que ofrecía un enorme espectro de posibilidades para las actividades de contrabando con una apariencia de legalidad. De hecho, ésta sigue siendo la percep-

ción común del comercio angloespañol en el continente americano, el cual casi siempre se sigue describiendo en la historiografía como un comercio de contrabando clásico. Sin embargo, Pearce demuestra que esta situación cambió durante las últimas décadas del siglo XVIII. Los historiadores ya sabíamos que a partir de mediados de la década de 1760 los británicos abrieron puertos libres en las Indias Occidentales con la intención expresa de facilitar y promover el comercio por parte de los españoles —una categoría que, por supuesto, incluye a quienes nacieron en América (criollos) así como a aquellos de la Península — y otros comerciantes extranjeros. Para 1805 ya se habían establecido 16 de estos puertos en una docena de islas británicas en toda la región.[15] Sin embargo, el notable éxito de esta medida (que Pearce recorre detalladamente) se ha reconocido mucho menos, mientras que sus implicaciones se desconocen prácticamente por completo. Los puertos libres británicos llegaron a albergar casi la totalidad del comercio con los españoles en las Indias Occidentales, lo cual no resulta en absoluto sorprendente; después de todo, constituían en ese momento la única sede legal (y por ende completamente segura) para las relaciones angloespañolas en el Caribe. Esta preponderancia de los puertos libres en todo el comercio con los españoles, a su vez, significó que la mayor parte del comercio ahora se volvía por primera vez legal. Para efectos prácticos, debido a que sucedía en los puertos libres, la mayoría del comercio angloespañol en el continente americano dejó de ser contrabando a partir de finales de la década de 1760, al menos desde la perspectiva británica.

Resulta que hay mucho más que la mera historia de los puertos libres detrás de este asunto. Paralelo al establecimiento de los puertos libres, hubo un proceso simultáneo de legalización

parcial del comercio con extranjeros en las colonias españolas del cual se sabe mucho menos. Éste no se basó en el establecimiento de los puertos libres, sino en concesiones a los comerciantes españoles para hacer negocios a gran escala en las islas extranjeras, incluidas las británicas. Estas concesiones fueron hechas a nivel local por los gobernadores españoles, y no directamente desde Madrid, si bien algunas iniciativas desde la metrópoli (incluida la promulgación del libre comercio de esclavos por todo el imperio español en 1789) se orientaron hacia el mismo resultado. El llamado "comercio de colonias extranjeras" resultante adquirió una verdadera relevancia económica en algunas regiones, y alimentó un sustancial comercio legal entre algunas colonias españolas, las islas británicas y otras, a pesar de la persistencia del monopolio comercial colonial formal que aún se proclamaba desde Madrid, donde la influencia política y financiera del Consulado de Cádiz puso un alto a las propuestas para una liberalización más radical del comercio.[16] Este proceso significó que el comercio de los españoles en los puertos libres británicos no sólo fue legal desde el punto de vista británico, sino que en muchos casos hasta las travesías de los españoles a los puertos libres dejó de ser ilícita a ojos de los virreyes, gobernantes y otros experimentados oficiales coloniales españoles durante el mismo periodo.

Ahora bien, que esto en verdad haya constituido la *legalización* del comercio sigue siendo un punto sujeto a debate. No obstante la existencia de los puertos libres y el permiso otorgado a los comerciantes españoles por parte de sus gobernadores para tratar con los británicos, este comercio probablemente seguía siendo contrabando ante la ley internacional: sin lugar a dudas, España lo seguía considerando así. Pero, en un sentido obvio, eso no significa nada. El punto clave es que durante este

periodo el comercio angloespañol en el Caribe se *trató* como legal en el punto principal de intercambio, en los puertos libres británicos. A partir de la década de 1760 los españoles podían comerciar de un modo completamente abierto en los puertos libres: en sus propios barcos, con sus propias banderas, y sin ninguna interferencia seria de los agentes de aduana británicos (quienes, para la frustración del historiador, llegaron incluso a considerar que llevar registros detallados de las transacciones comerciales de los españoles era un asunto demasiado delicado, y dejaron casi por completo de tomarse la molestia de hacerlo). Donde se arraigó el "comercio de colonias", los barcos españoles que comerciaban con los puertos libres británicos ni siquiera tenían que ocultar sus intenciones a sus propias autoridades o burlar el bloqueo de los tan temidos guardacostas. Así, pues, esto cesó de parecerse, en cualquier sentido, al comercio de contrabando.

Hay una serie de cosas interesantes al respecto. Para los historiadores del imperio español y del comercio imperial español, subraya el enfoque sorprendentemente moderno y pragmático que los británicos adoptaron en relación con los asuntos comerciales en esos momentos. No por nada los puertos libres han sido llamados "el primer intento significativo de lanzar un experimento de libre comercio, y una fisura portentosa, por pequeña que haya sido, en el viejo sistema imperial".[17] Los mismos historiadores se sorprenderán menos al enterarse de que los gobernantes españoles en las colonias ignoraban las reglas imperiales y promovían el comercio con los británicos a través del "comercio de colonias". La verdadera relevancia de este punto, sin embargo, muy probablemente resida —como Pearce ya ha indicado en otros trabajos— en ayudar a explicar el fuerte crecimiento del comercio durante este periodo. Si el

comercio británico creció de manera considerable y constante a lo largo de estos años, entonces no cabe mucha duda de que esta legalización efectiva fue un factor clave para ese crecimiento.[18]

LA "PROPIEDAD" DEL COMERCIO

Un segundo hallazgo fundamental está íntimamente ligado con el primero, y tiene que ver con la "propiedad" del comercio, es decir, qué grupo comercial nacional lo practicaba a nivel local en el Caribe. En su forma clásica, como hemos visto, este comercio lo practicaban principalmente los británicos que hacían negocios en las colonias españolas, con base en las islas de las Indias Occidentales. De hecho, como muestra Pearce, los comerciantes británicos de ninguna manera tenían a su cargo todo el comercio —a fines del siglo XVII, por ejemplo, es posible que se haya llegado a una división más o menos pareja entre los británicos y los españoles. Sin embargo, durante la guerra —claramente durante la Guerra de Sucesión española de 1702-1713, y las guerras de la Oreja de Jenkins (o del Asiento) y de la Sucesión austriaca de 1739-1748, y también durante la era de la propiedad británica del Asiento de negros a inicios del siglo XVIII— los comerciantes británicos dominaron sin duda alguna. La imagen clásica de este comercio, que es la de contrabandistas británicos como Nathaniel Uring, especialmente desde Jamaica en tramos desiertos de la costa de Tierra Firme, fue esencialmente fiel a la realidad hasta mediados del siglo XVIII.

Pero una vez más esta situación cambió durante la segunda mitad del siglo. Entonces fueron los hispanoamericanos quienes emprendieron la mayor parte del comercio angloespañol en el Caribe. Fueron los españoles quienes navegaron a las colonias británicas más que a la inversa: se invirtió el patrón tradicional. Los motivos de este cambio no están del todo claros;

parece haber sucedido hacia 1750, y la explicación más probable es la turbulencia comercial que siguió a la guerra de 1739-1748 ligada con el fin del Asiento británico, más o menos al mismo tiempo. Pero cualquiera que haya sido la causa, la apertura de puertos libres en las islas británicas en la década de 1760 donde los españoles podían hacer tratos comerciales con absoluta libertad naturalmente consolidó el modelo. El trabajo de Pearce sugiere que, para inicios de la década de 1790, comerciantes españoles, no británicos, emprendieron alrededor de 80% del volumen del comercio angloespañol en el Caribe, y más de 95% si se calcula por su valor.[19]

¿Qué tan significativo es este punto? En un sentido obvio, podría sostenerse que apenas importaba quién llevaba a cabo el comercio. Sin embargo, un cambio tan dramático sí parece significativo. De un lado subraya una vez más la clase de actitud pragmática y flexible que adoptaron los británicos a ese respecto: el hecho de que estuviesen dispuestos a sacrificar el hacerse cargo ellos mismos del comercio en las colonias españolas en el Caribe si esto les permitía estimular las exportaciones y lograr un mejor acceso a los mercados hispanoamericanos. Del lado español, cuando Pearce ha hecho presentaciones orales de este trabajo ante académicos de habla española, este punto —el hecho de que los propios españoles emprendieran ahora la mayor parte del comercio con los británicos— suele ser lo que más sorprende.[20] Esto muy probablemente se deba a que estamos acostumbrados a pensar en el comercio exterior de las colonias españolas en términos esencialmente pasivos: en los hispanoamericanos como receptores pasivos de mercancías de vendedores extranjeros, más que como personas emprendedoras que asumían por sí mismos los riesgos del comercio. No quisiera insistir demasiado en este punto, y sin duda el control español

del comercio a nivel local en el Caribe probablemente diga poco acerca de cualquier nuevo espíritu emprendedor manifiesto entre los españoles. Pero esto sigue siendo sin lugar a dudas un cambio trascendental en nuestra visión tradicional de las relaciones comerciales angloespañolas en el continente americano.

ESTADOS UNIDOS COMO UN TRASNPORTISTA IMPORTANTE

La tercera gran contribución del trabajo de Pearce reside en su descripción de las transformaciones en la operación del comercio angloespañol en el Caribe bajo el impacto de la guerra entre 1796 y la paz definitiva entre Inglaterra y España de 1808. Las transformaciones en el patrón del comercio angloespañol durante estos años adoptaron distintas formas. Una surgió a raíz de la captura de Trinidad, ubicada convenientemente muy cerca de la costa de Venezuela, por parte de Gran Bretaña en 1797, seguida en 1800 de las de Saint Thomas y Curazao, tomadas de los daneses y los holandeses respectivamente. Trinidad se desarrolló de manera instantánea como la plataforma más importante para el comercio británico después de Jamaica tras la decisión inmediata de otorgar licencias que protegiesen a las embarcaciones españolas de ser capturadas por buques de guerra británicos, no obstante las hostilidades, un ejemplo que pronto se siguió en otras islas británicas. Sin embargo, el aspecto más impresionante de los cambios fue el papel —importante y sustancialmente novedoso— que empezaron a jugar los comerciantes de los Estados Unidos en el comercio angloespañol.

Como demuestra Pearce, a partir de 1797 los Estados Unidos se convirtieron en un transportista a gran escala de mercancías británicas a las colonias españolas. Los motivos fueron relativamente sencillos: durante la guerra, España se vio obligada a abrir los puertos de sus colonias a comerciantes neutros

(incluidos, en la práctica, los comerciantes británicos que ondeaban la bandera de los "angloamericanos", como los oficiales de las colonias españolas solían describir a los comerciantes estadunidenses), ya que era la única manera de mantener abiertas las vías de comunicación y de comercio en el Atlántico ante el bloqueo marítimo de Gran Bretaña. Para fines del siglo XVIII, los Estados Unidos eran por mucho la potencia neutral con mayores posibilidades de aprovechar esta oportunidad. Pero, a pesar de que los Estados Unidos ya eran una gran potencia comercial, aún no habían desarrollado una base industrial fuerte, y estaban obligados a importar muchas de las mercancías comerciales desde Gran Bretaña y otras naciones europeas. El resultado fue el desarrollo de un importante comercio de mercancías británicas en Hispanoamérica a través de Estados Unidos a partir de 1797. Este comercio tenía como bases los clásicos puertos coloniales de la costa atlántica (Boston, Nueva York, Filadelfia y Charleston, entre otros), y también en Nueva Orleans, en el Golfo de México. Se puede obtener cierta idea del inmenso valor de este comercio del hecho de que tan sólo la firma estadunidense que se relacionó más íntimamente con él, Robert Oliver de Baltimore, aseguró haber exportado cerca de 2 millones de pesos de manufacturas británicas a las colonias españolas durante al año que corrió hasta septiembre de 1807. Y Pearce demuestra en el capítulo 6 que el valor total de las mercancías británicas enviadas a Hispanoamérica a través de los Estados Unidos para 1807 aproximadamente fue de, al menos, un millón de libras esterlinas, y quizá considerablemente más.

Estas exportaciones de mercancías británicas a las colonias españolas estuvieron íntimamente ligadas al llamado contrato de Hope-Barings; así, por ejemplo, Robert Oliver era socio del agente de Hope-Barings en Filadelfia. El contrato de Hope-Ba-

rings no sólo estuvo detrás de la mayoría de las exportaciones británicas de manufacturas a las colonias españolas a través de los Estados Unidos durante esos años, sino también de una serie paralela de transacciones puramente financieras que trajo consigo la exportación de cantidades muy grandes de plata real española desde los puertos hispanoamericanos (sobre todo de Veracruz). Se puede obtener cierta idea de lo extremadamente turbias que fueron estas transacciones del hecho de que la mayor parte de la plata exportada desde Veracruz —alguna parte de ella en un buque de guerra británico durante la guerra abierta contra España— estaba destinada nada menos que para las arcas de Napoleón Bonaparte. La investigación de Pearce sobre este tema altamente complejo constituye otra de las grandes contribuciones de su trabajo en general. La sección alusiva en el capítulo 6 inevitablemente sólo ofrece una síntesis; en un futuro cercano aparecerá una discusión mucho más extensa por separado.[21]

El hecho de que las mercancías británicas se enviaran a las colonias españolas a través de los Estados Unidos quizá no resulte particularmente sorprendente para los especialistas del comercio Atlántico durante este periodo. Sin embargo, este comercio está delineado aquí quizás por primera vez con algo de detalle, y me parece que la escala en la que se llevó a cabo sí resultará sorprendente para muchos. Una vez más, la relevancia del comercio de mercancías británicas a través de los Estados Unidos reside, en última instancia, en su capacidad para ayudar a los académicos a entender cómo fue posible que el comercio anglohispanoamericano creciera tanto a lo largo de este periodo. Aquí somos testigos de una nueva vertiente o vehículo fundamental del comercio británico con las colonias españolas, una vertiente que, entre otros atributos, compensaba casi por

completo el colapso del comercio británico de reexportación a través de España en estos años como otra consecuencia más de las guerras.

EL VALOR DEL COMERCIO

La cuarta y última gran conclusión que propone Pearce, en especial en el capítulo 3 y los capítulos relacionados del 4 al 6, es que el valor del comercio entre Hispanoamérica y Gran Bretaña, tanto antes como después del inicio de las hostilidades de 1796, ha sido sustancialmente subestimado por los académicos anteriores. Hubo, por supuesto, altibajos —de un año a otro, de una isla a la otra—, pero para principios de la década de 1790 el valor del comercio con Hispanoamérica a través del Caribe (que se elevó de aproximadamente 700 mil libras en 1792 a más de un millón para 1795) indica que el sistema tradicional de abastecimiento de mercancías británicas a Hispanoamérica por medio de las reexportaciones a través de los puertos españoles ya estaba siendo opacada por el comercio directo antes de que el comercio de reexportación se colapsara como secuela del reinicio de las hostilidades entre Gran Bretaña y España en 1796. Para poner esto en contexto es importante recordar que mis hallazgos sobre el valor de las exportaciones de puertos peninsulares en el periodo de 1782 a 1796, publicados en 1981 y 1998 (ver la nota 2 para más detalles), establecieron que su valor anual promedio era de 15 millones de pesos fuertes: alrededor de 3 400 000 de libras, de acuerdo con el valor de cambio de una libra esterlina por 4.44 pesos de Pearce. El mejor año fue 1792 (22 millones de pesos o 4 955 000 de libras), después del cual cayeron a 15 365 000 de pesos (3 461 000 de libras) en 1793, y a la magra cifra de 7 941 409 de pesos (1 789 000 de libras) en 1794, cuando la guerra con Francia detuvo el abastecimiento de manufacturas francesas para la reexportación. Hubo

una recuperación parcial en 1795 a 14 100 000 de pesos (3 176 000 de libras), que cayó de nuevo a 12 594 000 de pesos (2 836 000 de libras) en 1796, pero la verdadera crisis vino en 1797, cuando el bloqueo británico de Cádiz —que en promedio seguía enviando 76% del valor de todas las exportaciones a Hispanoamérica— implicó el desplome del valor de las exportaciones a apenas 550 mil pesos (124 mil libras). A pesar de que la pausa de las hostilidades entre 1802 y 1804 hizo posible una recuperación impresionante, con un promedio de 15 900 000 de pesos (3 581 000 de libras) en los siguientes tres años, su reanudación dio pie a una segunda y definitiva espiral descendente a 2 550 000 de pesos (574 mil libras) en 1805, 1 300 000 de pesos (293 mil libras) en 1806 y apenas 700 mil pesos (158 mil libras) en 1807. El cambio de las alianzas con Gran Bretaña en 1808 implicó un breve respiro, con exportaciones que alcanzaron un promedio de 1 265 000 de pesos (285 mil libras) entre 1809 y 1810, antes del inicio de un colapso terminal ocasionado por la ocupación francesa de España y el comienzo de las guerras de la independencia hispanoamericana.

A lo largo del periodo de 1782-1796 casi la mitad (49%) del valor de la mercancía exportada de España a Hispanoamérica consistía en reexportaciones, mientras que entre 1797 y 1820 éstas bajaron a 37% (de un comercio de cualquier forma virtualmente insignificante). A pesar de que es imposible calcular con precisión la fracción de estas reexportaciones que correspondieron a las mercancías británicas (en parte porque los agentes de aduana de Cádiz otorgaban valores globales en los registros de los barcos, en lugar de desglosar las cifras), el cálculo de Pearce de que quizá valiesen un millón de libras al año antes de 1796 es muy plausible. Lo que resulta aún más evidente es que en adelante los comerciantes británicos en gran medida evitaron los puertos peninsulares para abastecer a Hispa-

noamérica a través de los puertos libres o de intermediarios, principalmente en los Estados Unidos, con tal éxito que para 1807 el valor de sus exportaciones prácticamente se había cuadruplicado.

Los puntos mencionados arriba y esbozados en esta introducción de forma resumida representan, desde mi punto de vista, los hallazgos originales más significativos que surgen de la monografía de Pearce. Pero son apenas una pequeña muestra de la riqueza de un trabajo que —para arriesgar la hipérbole que corresponde al historiador que lo patrocina— arroja un espectro excepcionalmente amplio de nuevos problemas e interpretaciones. Para ofrecer la más breve de las muestras, en el extremo más notable de la escala está el descubrimiento de la única serie estadística detallada de una importante vertiente del comercio británico con las colonias españolas para cualquier periodo, ya analizada en un artículo y presentada aquí en su totalidad como un apéndice estadístico. La exposición de Pearce sobre el caso Hope-Barings aparece seguida de un análisis del igualmente notable (y aún menos conocido, fuera de un estrecho círculo de americanistas) contrato establecido por la casa mercantil Gordon & Murphy, con base en Cádiz, en esos mismos años, y del tema del "comercio secreto" entre Gran Bretaña e Hispanoamérica con permiso neutral; este último comercio, a su vez, ha sido muy poco estudiado hasta la fecha, y sus implicaciones para el comercio británico permanecen prácticamente desconocidas. El primer capítulo de la obra constituye por sí mismo una valiosa aportación, como un sucinto estudio del comercio en sus primeros dos siglos y medio, mientras que el inicio del capítulo 2 presenta el recuento más detallado hasta la fecha del establecimiento de los puertos libres en las Indias Occidentales británicas. En el capítulo 4, de nuevo, Pearce presenta la primera exposición detallada del papel comercial que

jugaron los permisos de "rescate" en una sección que se consideró lo suficientemente significativa como para publicarse por separado en forma de artículo en *Journal of Latin American Studies*. Y en un nivel más modesto hay innumerables sorpresas diseminadas a lo largo del texto: la discusión sobre el comercio de los británicos en los puertos coloniales españoles con falsos papeles americanos o de otras naciones neutras, por ejemplo, o la de los comerciantes estadunidenses que trataban directamente entre las colonias españolas y británicas durante la guerra, en especial entre Cuba y Jamaica;[22] o el caso de la desventurada Granada, que se había vuelto puerto libre en 1787 y que experimentó un auge comercial explosivo durante una sola década, hasta que su comercio se pasó casi por completo a Trinidad, después de su captura por parte de los británicos en 1797;[23] o los contratos de esclavitud de Barry/Baker y Dawson de la década de 1780, desconocidos casi por completo y descritos, sin embargo, en el capítulo 3 como "una renovación parcial del famoso contrato del Asiento" para abastecer a las colonias españolas. Aquellos que deseen ahondar más en estos temas encontrarán un estudio exhaustivo de las fuentes disponibles en la bibliografía, que cubre las cuatro principales lenguas de investigación (inglés, español, portugués y francés).

Para concluir, mi contribución principal a este libro fue haber visto que un estudio así era a la vez necesario y susceptible de ser fructífero, y luego conseguir el financiamiento que lo hizo posible. La investigación del comercio angloespañol en América suele ir acompañada de cierto derrotismo, debido sobre todo a la idea de que las fuentes son demasiado exiguas o poco confiables.[24] Por otro lado, y de manera paradójica, el mero volumen de las publicaciones directa o tangencialmente relacionadas con el contrabando y el comercio exterior (véase

la treintena de páginas de la bibliografía) pueden dar la impresión de que cualquier beneficio posible sobre este tema ya ha sido extraído, y que investigar más resulta inútil. El trabajo de Pearce —reitero, el primer estudio general del comercio británico con Hispanoamérica en 50 años— prueba ampliamente el potencial de este tipo de investigación para alterar de manera fundamental nuestras ideas acerca de sus atributos básicos y (en este caso) multiplicar por un factor de tres o cuatro nuestros mejores cálculos de su valor. Dadas las circunstancias particulares de su génesis, este trabajo está enfocado al último medio siglo de la era colonial (finales del XVIII), el cual —como apunta Pearce en sus propios comentarios conclusivos— puede considerarse como el verdadero inicio de una hegemonía comercial británica que alcanzaría su cúspide a mediados del siglo XIX, y que perduró en algunas regiones (sobre todo en Argentina) hasta mediados del XX. Cerraré con la sugerencia de que el ejemplo sentado por Pearce pueda seguirse provechosamente para otros periodos y otras regiones de las relaciones comerciales angloespañolas en América. Hace tiempo ya que debió hacerse un estudio similar a éste, sólo que concentrado en el periodo que se cubre en el capítulo 1 (del siglo XVI a 1763). Una vez más, los obstáculos prácticos para estudiar el comercio a través de la península ibérica, y sobre todo de Sevilla y Cádiz (principalmente, la laboriosidad extrema de trabajar con los registros notariales más susceptibles de ofrecer una información significativa) deben librarse en algún momento, quizá mediante un proyecto colaborativo entre varios académicos. Por último, no tengo duda de que un estudio que tome la historia del comercio británico con el Caribe hispano donde éste termina hasta *ca.* 1860 tiene el potencial de rendir jugosos frutos. Después de todo, este periodo, a pesar de toda la turbulencia, quizá marcó el punto más alto de la influencia británica, y si bien

existen buenos estudios de los distintos países en particular, aún no se ha llevado a cabo un gran proyecto que abarque la región en su totalidad. De hecho, Pearce y yo planeamos emprender tal proyecto, con base en la experiencia adquirida en los últimos siete años, pero a la luz de la negativa del AHRC de financiar la empresa, la tarea tendrá ahora que caer en manos de otros historiadores.[25]

Es un privilegio para mí tener la oportunidad de presentar este libro como una contribución mayor a la nueva serie de Estudios Latinoamericanos de la prensa universitaria de Liverpool.

John R. Fisher

Liverpool

5 de enero de 2007

NOTAS AL PIE

[1] Presento un estudio accesible de estos temas en John R. Fisher, *The Economic Aspects of Spanish Imperialism in America, 1492-1810* (Liverpool: Liverpool University Press, 1997), cap. 6.

[2] Mis conclusiones principales se presentaron en una serie de artículos publicados en el *Journal of Latin American Studies*: "Imperial 'Free Trade' and the Hispanic Economy, 1778-1796", *JLAS*, 13 (1981), pp. 21-56; "The Imperial Response to 'Free Trade': Spanish Imports from Spanish America, 1778-1796", *JLAS*, 17 (1985), pp. 35-78; "Commerce and Imperial Decline: Spanish Trade with Spanish America, 1797-1820", *JLAS*, 30 (1998), pp. 459-479. Un valioso comentario sobre el significado de estos hallazgos puede encontrarse en Antonio García-Baquero González, *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: problemas y debates* (Granada: Editorial Universidad de Granada, 2003); véase en particular el capítulo "Los resultados del libre comercio y el 'punto de vista': una revisión desde la estadística", pp. 187-216.

[3] Capítulo 3, *passim*.

[4] Stanley J. Stein y Barbara H. Stein, *Apogee of Empire: Spain and New Spain in the Age of Charles III, 1759-1789* (Baltimore y Londres: The Johns Hopkins University Press, 2003), p. 49.

[5] Embajador al marqués de Grimaldi, Londres, 24 de agosto de 1767, Archivo Histórico Nacional (en adelante, AHN), Estado, 4269.

[6] Del Campo al conde de Aranda, Londres, 8 de noviembre de 1792, AHN, Estado, 4252.

[7] "Memoria anónima escrita después de 1747", citada en Stein y Stein, *Apogee of Empire*, p. 49; para puntos de vista similares de oficiales españoles de alto rango véase pp. 59-60, 295-296.

[8] Adrian J. Pearce, "Early Bourbon Government in the Viceroyalty of Peru, 1700-1759", tesis doctoral, University of Liverpool, 1998.

[9] Véase especialmente Adrian J. Pearce, "Huancavelica 1700-1759: Administrative Reform of the Mercury Industry in Early Bourbon Peru", *Hispanic American Historical Review*, 79 (1999), pp. 669-702, y "The Peruvian Population Census of 1725-1740", *Latin American Research Review*, 36 (2001), pp. 69-104. Este último artículo fue publicado en español como "El censo demográfico peruano 1725-1740", en Paulo Drinot y Leo Garofalo (eds.), *Más allá de la dominación y la resistencia: Ensayos de historia peruana, siglos XVI-XX* (Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2005), pp. 136-180.

[10] AHRB, referencia AH/RG/AN1128/APN8282.

[11] Frances Armytage, *The Free Port System in the British West Indies. A Study in Commercial Policy, 1766-1822* (Londres: Longmans, Green y Co., 1953).

[12] *A penetração comercial de Inglaterra na América espanhola (1713-1783)* (São Paulo, 1946). El estudio de Pantaleão fue obstaculizado por las condiciones de guerra que le impidieron consultar cualquier material de archivo, pero dentro de esta severa limitante está bien investigado y detallado, y ofrece información que es difícil conseguir en otras partes.

[13] Nathaniel Uring, *A History of the Voyages and Travels of Capt. Nathaniel Uring...* (2da. ed., Londres: John Clarke, 1727), pp. 164-166. Las divisiones entre los párrafos son mías; el texto original es continuo.

[14] Véase, en particular, el capítulo 1.

[15] Para una narración detallada, véase, en particular, el capítulo 4.

[16] Sobre el "comercio de colonias", véase, en particular, el capítulo 3.

[17] Véase el capítulo 2.

[18] Adrian J. Pearce, "*Rescates* and Anglo-Spanish Trade in the Caribbean during the French Revolutionary Wars, *ca.* 1797-1804", *Journal of Latin American Studies*, 38 (2006), pp. 607-624.

[19] Apéndice, tablas 4-5; véase también Adrian J. Pearce, "British Trade with the Spanish Colonies, 1788-1795", *Bulletin of Latin American Research*, 20 (2001), pp. 242-243. El mejor análisis sobre las maneras en que funcionaba el Asiento de Negros y por qué terminó en 1750 sigue siendo el de Geoffrey J. Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789* (Londres/Basingstoke: Macmillan 1979).

[20] Pearce presentó sus conclusiones ante académicos predominantemente hispanos en tres ponencias entre 2002 y 2003: "Comercio británico con las colonias españolas del Caribe, 1763-1810: avance de una investigación", Escuela de Estudios

Hispano-Americanos, Sevilla, 18 de junio de 2002; "Comercio británico con México y Cuba, 1796-1808", 13ª. Conferencia Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos, Ponta Delgada, Azores, 4 de septiembre de 2002; "El ocaso del monopolio: el comercio británico con la América española, 1763-1810", conferencia sobre 500 Años de la Fundación de la Casa de la Contratación de Sevilla (1503-2003), Real Alcázar de Sevilla, Sevilla, 15 de enero de 2003.

[21] Esta discusión se publicó como Adrian J. Pearce, "The Hope-Barings Contract: Finance and Trade between Europe and the Americas, 1805-1808", *English Historical Review*, CXXIV:511 (diciembre de 2009), pp. 1324-1352 [nota del autor].

[22] Véase capítulos 5 y 6.

[23] Véase capítulos 2 al 4.

[24] Véase, por ejemplo, Miguel Izard, "Algunas notas sobre el comercio colonial atlántico: Los intercambios del Reino Unido con América, 1772-1808", *Revista de Indias*, 40 (1980), pp. 425-439. Izard concluye: "El balance de estas notas es más bien magro. La desmesurada ocultación tanto an América como en el Reino Unido no han favorecido en absoluto la primera intención de este trabajo, que era llegar a una aproximación de los valores del contrabando británico con las Indias" (p. 432). Este artículo está basado en la misma serie documental (N.A., Customs 17, 1-30) de la cual se obtuvo la serie estadística detallada que Pearce analiza en el capítulo 3.

[25] Nuestra siguiente solicitud al AHRC en 2002 para realizar un proyecto sobre el comercio británico con Hispanoamérica de 1808 a 1860 estuvo a punto de conseguir financiamiento (obtuvo la temida A —"una solicitud de gran calidad que es prioritario financiar"—), pero no fue financiada posiblemente porque uno de los lectores, a pesar de haber sido por lo general muy positivo con el proyecto, cuestionó si iban a obtenerse grandes cosas nuevas con él. Pienso que este libro demuestra los riesgos inherentes a las especulaciones de este tipo, especialmente cuando están protegidas por el manto del anonimato. Se nos invitó a enviar nuevamente la solicitud en la ronda siguiente, pero esta oferta no pudo ser aceptada debido a la necesidad de Pearce de ganarse la vida y establecerse más firmemente en un puesto académico adecuado.

1. LOS ORÍGENES DEL COMERCIO BRITÁNICO CON LAS COLONIAS ESPAÑOLAS, DEL SIGLO XVI A 1763

Establecer con precisión la fecha del inicio del comercio británico con América es problemático. Teóricamente, es posible que hubiera mercancías inglesas entre los comestibles, armas, herramientas y "varios cofres de productos comerciales y mercaderías para regalar a los indios" que se llevó Cristóbal Colón en su primera travesía de 1492, si bien lo anterior es por fuerza mera especulación.[1] La primera presencia confirmada de comerciantes ingleses en las Indias Occidentales ocurrió en Santo Domingo, en la isla de La Española, de 1527 a 1528, aunque los detalles son poco precisos.[2] Los mercaderes ingleses estuvieron activos en Brasil desde un periodo muy temprano (entre 1530 y 1542), y probablemente lo estuvieron de nuevo en el Caribe, incluso antes de que tuvieran lugar las actividades mucho más célebres de John Hawkins en la década de 1560.[3] Sin embargo, los viajes de Hawkins y de su contemporáneo y socio ocasional Francis Drake son los que han recibido la mayor atención. En 1562, Hawkins hizo un "intento relativamente pacífico" de suministrar esclavos y otros artículos a los primeros asentamientos españoles en el Caribe, un esfuerzo que culminó en un desastroso enfrentamiento con los buques de guerra españoles en el puerto mexicano de Veracruz en 1567.[4] Los ingleses entonces emprendieron una serie de ataques a los asentamientos en el istmo de Panamá que perduraron hasta fines de la década de 1570, antes de que su atención se desviara hacia el sur, "más allá del círculo equinoccial", al Río de la Plata y las costas bajas de Sudamérica. En 1574 sir Richard Grenville hizo una expedición al Río de la Plata, mientras que entre 1577 y

1578 Drake pasó varios meses en las costas atlántica y pacífica antes de regresar a Inglaterra en la segunda circunnavegación del mundo.[5] Drake volvió más adelante al Caribe, y murió frente a las costas de Portobelo cuatro años antes del fin del siglo, aunque para entonces sus esfuerzos y los de sus compañeros estuvieron más dirigidos al pillaje que al comercio.

Hawkins y Drake dominan las percepciones populares acerca de las interacciones tempranas entre los ingleses y las colonias españolas, pero la obra de Gordon Connell-Smith sugiere que esto es en gran medida engañoso. Connell-Smith demuestra la sorprendente vitalidad del comercio anglohispanoamericano en unas fechas muy tempranas a través de España.[6] Es decir, los mercaderes ingleses establecidos en España o los que operaron a través de ella comerciaron con la mayor parte de las colonias españolas del Caribe desde comienzos del siglo XVI. Por lo menos desde 1509, Thomas Malliard surtió artículos de Gran Bretaña a Santo Domingo a través de Sevilla. En 1522, Roger Barlow hizo un contrato para enviar vino a Santo Domingo con el capitán de barco español Diego Rodríguez Pepino, y al parecer mantuvo a un agente comercial en La Española. Quizás el mercader inglés más importante fuera Robert Thorne, quien envió 40 toneladas de mercancía a Santo Domingo, Cuba o la Nueva España con el capitán Pedro de Agustín en 1525. En el mismo año envió harina y otros comestibles, velas, jabón, hojalata, artículos de hierro y esparto, valuados en 455 000 maravedís, con Juan de Murcia para que se vendieran en Puerto Rico o en La Española. Thorne también invirtió en el viaje de Sebastián Caboto al Río de la Plata en 1526, mientras que su hermano Nicholas envió 22 318 maravedís de tela inglesa para vender en Cubagua, Venezuela, en 1527.[7] El mercero londinense Thomas Howell también hizo negocios con el Nue-

vo Mundo en estos momentos, y de un modo similar mantuvo a un agente comercial en Santo Domingo para administrar las ventas. Lo sorprendente de estos mercaderes es que vivían y comerciaban abiertamente en España, y no estaban limitados al comercio clandestino por medio de intermediarios españoles, como sucedió más adelante. Los agentes comerciales ingleses, igual que los españoles (entre ellos Thomas Tison, Nicholas Arnote y John Martin) incluso vivieron y se movieron con relativa libertad por el Caribe español en representación de sus respectivas casas. Este grado de libertad comercial fue producto de derechos de tratado inusualmente favorables para los ingleses en el comercio español, derivados de distintos tratados entre ambas potencias; también reflejó la ausencia de tensión en torno a asuntos religiosos antes de la Reforma anglicana, así como las laxas estructuras administrativas que gobernaron el comercio español en el Atlántico durante sus primeros años. [8]

La Reforma y las circunstancias políticas derivadas de ella durante los últimos años del reinado de Enrique VIII (1509-1547) dieron lugar a un serio deterioro en las condiciones de estos mercaderes ingleses, e incluso a su persecución pública. Durante algunos años las hostilidades angloespañolas en alta mar llevaron a una interrupción virtual del comercio, y a pesar de que hubo cierta recuperación en la década de 1550, todo indica que los mercaderes ingleses en España se vieron cada vez más obligados a convertirse "para la mayoría de los efectos y fines, en españoles naturalizados".[9] La ruptura final, y la transición hacia las condiciones en las cuales los mercaderes ingleses y extranjeros quedaron estrictamente excluidos del comercio con las colonias españolas, vinieron durante el reinado de Felipe II, a partir de 1559. Connell-Smith concluye que "cuando John Hawkins llegó a desafiar el monopolio español [...] su

protesta no fue contra el monopolio que hasta entonces había excluido a los mercaderes ingleses del Nuevo Mundo, sino contra la interrupción de un comercio legítimo que dos generaciones de sus coterráneos habían disfrutado durante mucho tiempo”.[10] A esto siguió medio siglo de hostilidad política en las relaciones angloespañolas, durante el cual el comercio inglés con las colonias españolas fue sujeto de desorden y trastornos frecuentes.[11]

La década de 1660, que fue testigo de los viajes de Hawkins, vio también, casi al mismo tiempo, cómo la organización del comercio español en el Atlántico tomaba la forma que mantendría prácticamente durante todo el periodo colonial. El sistema que se desarrolló en este momento para las relaciones comerciales con las colonias se ha descrito muchas veces, de modo que aquí se sintetizará únicamente de un modo muy breve.[12] Su principio fundamental fue un riguroso monopolio comercial en el cual el comercio estuvo estrictamente limitado a los españoles, y todo trato por parte de extranjeros quedó prohibido. Sevilla, sobre el río Guadalquivir en Andalucía, fue el único puerto español autorizado para mantener relaciones comerciales con las colonias, además de que fue sede de la burocracia comercial (aunque ambas funciones se trasladaron a Cádiz a inicios del siglo XVIII). La mayor parte del comercio se organizaba en grandes flotas, y posteriormente bajo la supervisión de una escolta naval, mismas que, en teoría, salían de Sevilla dos veces al año. Una de ellas, la “flota”, abasteció a la Nueva España y a América Central mediante una rica feria comercial en Veracruz, mientras que la otra, llamada de “galeones”, abasteció a Sudamérica por medio de una feria en Portobelo, de donde los artículos se transportaban a través del istmo de Panamá y por la costa del Pacífico hacia Perú y el resto de los puntos hacia el

sur. También hubo una feria más pequeña en Cartagena de Indias que abastecía a Nueva Granada (la actual Colombia). A las regiones menos privilegiadas (entre ellas La Española, Puerto Rico y Venezuela) se les abastecía sólo de manera errática mediante un número reducido de embarcaciones registradas. Este comercio no sólo estuvo limitado a los españoles, sino también a los miembros de los poderosos gremios comerciales o consulados de Sevilla, la Ciudad de México y Lima, los cuales llegaron a desempeñar un papel crucial en la formulación y la defensa de la política comercial.[13] Este sistema comercial extraordinario —conocido como la Carrera de Indias— tenía algunas ventajas y muchos inconvenientes, pero a largo plazo dejó insatisfechos los intereses económicos imperiales. Se asoció con el subdesarrollo de muchas regiones americanas y la subexplotación del imperio en general. Fue el origen de un desarrollo reducido en la metrópoli que se vio incapaz de abastecer a las colonias de manera adecuada, al tiempo que la penetración extranjera debilitó el monopolio comercial. Y sobre todo, desde mediados del siglo XVII el propio sistema de flotas y ferias sufrió una decadencia que se hizo evidente en la desaceleración del ritmo de salidas de Sevilla y en los crecientes problemas de las ferias comerciales.[14]

No obstante todas sus idiosincrasias, esta estructura formal del comercio español en el Atlántico estableció el contexto para las relaciones comerciales británicas con Hispanoamérica desde fines del siglo XVI hasta la independencia a inicios del siglo XIX. Desde ese momento en adelante, los mercaderes extranjeros, entre ellos los ingleses, tuvieron que aprender a lidiar con un sistema comercial del cual estuvieron formalmente excluidos y que pudieron penetrar únicamente por medios ilícitos y clandestinos. A pesar de que hubo otros intentos por establecer

un comercio directo, como el de Hawkins, se emplearon principalmente dos métodos. En el primero, los ingleses comerciaron con la América española a través del monopolio formal con base en Andalucía. Los bienes ingleses se importaron a Sevilla —y después a Cádiz— y se reexportaron a las colonias, no abiertamente como a inicios del siglo XVI, sino de manera clandestina por medio de intermediarios españoles y por contrabando. (De hecho, se trató de un comercio de reexportación "ibérico", más que puramente español, ya que —como se describe más adelante— los artículos también se enviaron a las colonias españolas a través de Lisboa y Brasil.) El segundo método, una vez que Inglaterra adquirió sus propias colonias en el Caribe a inicios del siglo XVII, consistió en utilizarlas como base para el comercio de contrabando con las posesiones españolas. Por esta ruta, islas como Barbados y Jamaica terminaron por servir de *entrepôts* o centros de distribución de mercancías, plataformas locales para articular el tráfico entre Gran Bretaña y México, Cuba, Nueva Granada y otras regiones. Estas dos grandes rutas, la primera mediante las reexportaciones a través de la península ibérica y la otra a través de los centros de distribución de mercancías británicas en el Caribe, terminaron por acaparar la gran mayoría del comercio anglohispanoamericano hasta las largas guerras y la agitación comercial que tuvieron lugar hacia 1800. La segunda vertiente del comercio (a través del Caribe) constituye el enfoque principal de la presente monografía. La anterior (las reexportaciones a través de España) fue de hecho la primera en desarrollarse y la más rica de las dos rutas, pero es también la más difícil de conocer. Siendo así, esta rama se analiza en la siguiente sección en un breve resumen, mientras que el resto del capítulo analiza con mayor amplitud el desarrollo del comercio a través de los centros de distribución de mercancías en el Caribe entre los inicios del siglo XVII y

el final de la Guerra de los Siete Años en 1763.

EL COMERCIO IBÉRICO DE REEXPORTACIÓN HASTA 1763

El monopolio español del comercio colonial, con sus puertos, gremios mercantiles, flotas y ferias comerciales exclusivos, ya se había formalizado para mediados del siglo XVI. Puede que durante algunos años este sistema haya funcionado de un modo similar a lo planeado, con la mayor parte del comercio y las ganancias reservadas para los españoles. Sin embargo, para inicios del siglo XVII ya estaba severamente debilitado por los rivales extranjeros.[15] Como hemos visto, los mercaderes extranjeros, incluidos los ingleses, importaban artículos a Sevilla (luego a Cádiz), los reexportaban a las colonias españolas en alguna de las dos flotas, y repatriaban la mayor parte de las ganancias obtenidas afuera. De este modo, la mayor parte de los beneficios del comercio colonial pasaba a través de España, pero únicamente de camino hacia Francia, Italia, los Países Bajos, Inglaterra y otros sitios, un sistema que quedó caracterizado de manera memorable en la frase "España mantuvo la vaca y el resto de Europa se tomó la leche".[16]

Toda transacción comercial con las Indias que no fuese llevada a cabo por españoles era ilegal, de modo que los extranjeros se vieron forzados a encontrar maneras de circunvenir o subvertir el monopolio, tarea a la cual se abocaron con extraordinario ingenio y energía. Podrían escribirse varios volúmenes acerca de las metodologías del contrabando entre España y las Indias, pero un breve resumen debe bastar. Los métodos menos ilícitos eran por un lado la naturalización, que permitía a los extranjeros volverse españoles y, por ende, aptos para el comercio, o bien las ventas directas de artículos extranjeros a los mercaderes españoles en Sevilla o Cádiz, quienes los exporta-

ban a América por cuenta propia.[17] Este último método colocaba la responsabilidad de romper la ley sobre los hombros de los españoles, pero también rendía menos ganancias e involucraba mayores riesgos, por lo que perdió su encanto en el transcurso del siglo XVII.[18] Se remplazó por el uso cada vez más frecuente de "prestanombres" españoles, quienes enviaban artículos en representación de mercaderes extranjeros a cambio de una comisión. Para fines del siglo XVII los prestanombres manejaban de este modo la mayor parte de las reexportaciones extranjeras a través de Andalucía. Aun así había que resolver el problema de cómo enviar artículos extranjeros en las flotas comerciales. En muchos casos las mercancías extranjeras (especialmente los textiles) se estampaban en su país de origen con sellos falsos, de modo que pareciesen españolas, o se establecían fábricas cerca de los puertos cuya única tarea era marcar de nuevo las manufacturas extranjeras como mercancías nacionales. La mayor parte de las reexportaciones jamás pasó por las aduanas españolas, sino que fueron contrabandeadas directamente a bordo de los barcos, una práctica que aumentó de manera notoria una vez que el comercio se mudó a Cádiz (con su extensa bahía, imposible de monitorear de manera efectiva). Un poderoso círculo de contrabandistas entregados a su labor —los metedores— se ocupaba de la carga de los artículos y la descarga de la plata que llegaba a cambio. Y todo esto sólo nos da una idea de la gran gama de mecanismos que se emplearon, la cual incluyó también la transferencia de artículos en altamar, sobornos a los agentes y guardias de la Aduana española, el uso de registros falsos o dobles, e incluso la construcción de barcos mercantiles con compartimentos secretos o falsas cubiertas.[19]

La capacidad de los ingleses para reexportar artículos de Andalucía a las colonias españolas dependía, primero, por supues-

to, de su capacidad para importar estos bienes a España. Esto a su vez dependía de los derechos de tratado que regían el comercio angloespañol, los cuales, de esta manera, adquirieron una relevancia crucial. Durante todo el siglo XVII, en especial en 1645, se hicieron importantes concesiones comerciales a los mercaderes ingleses en España, pero el avance clave vino con el primer gran tratado comercial de 1667, el cual otorgó a Inglaterra el equivalente del estatus de "nación más favorecida". Los privilegios adquiridos se consolidaron después mediante una serie de acuerdos privados que se establecieron antes de 1680 con el principal arrendador de impuestos en Cádiz.[20] Así, para fines del siglo XVII los ingleses gozaron de amplios privilegios en el comercio con España, mismos que sus celosos rivales consideraron como fundamentales para su éxito comercial.[21] Ya sea por esta o por otra razón, el comercio de reexportación de artículos ingleses comenzó pronto y prosperó rápidamente. Ya desde 1622, 80% de las exportaciones inglesas destinadas al Mediterráneo fueron a España, y de éstas, más de tres cuartas partes se reexportaron a las colonias; "en otras palabras, casi dos tercios de las exportaciones de Inglaterra al Mediterráneo se enviaron a través de los canales transatlánticos españoles".[22] Para 1628 el Consulado de Sevilla estimó el valor de todas las reexportaciones extranjeras en seis millones de ducados al año, y reconoció con franqueza que este comercio dependía de ellos.[23] Y entre 1630 y el Tratado de Westfalia de 1648, el comercio inglés gozó de un auge temprano debido a su estatus neutral en las guerras españolas con la república holandesa y Francia. Los mercaderes ingleses controlaron tanto la transferencia de plata española al ejército de Flandes como la importación de manufacturas francesas prohibidas a España, además de que participaron en el transporte de bienes entre Sevilla y el Caribe al ofrecer tarifas de flete varias veces más bajas que las

españolas.[24]

La evidencia con respecto a las reexportaciones extranjeras a las colonias a través de España es escasa en el mejor de los casos, para todos los periodos; sabemos con certeza que se trató de un comercio rico, pero sabemos poco más.[25] Los datos son particularmente difíciles de conseguir para fines del siglo XVII, por lo cual estamos obligados a basarnos en evidencia fragmentaria e indirecta. Una serie de datos les concede a los ingleses 11% del total del comercio de reexportación durante este periodo, un porcentaje mucho menor al de los franceses (25%), genoveses (22%) y holandeses (20%), e idéntico a la porción de los mercaderes flamencos.[26] Una memoria francesa de 1691 indicó que los mercaderes ingleses se quedaban entre 12 y 13% de los retornos a Cádiz procedentes de América.[27] Una relación alternativa sugirió que 18.5% de los bienes extranjeros importados a Cádiz entre 1685-1686 y 1691 fue de origen inglés, en comparación con 38.4% de Francia, 16.5% de Génova, y 9.9% de Holanda.[28] Es posible que ocasionalmente la porción inglesa se haya elevado más; el cónsul en Cádiz atribuyó a las mercancías británicas la mayoría de las ganancias de la flota comercial de 1692.[29] Para fines de la década de 1680, al menos 94% del valor de los cargamentos enviados a América desde Cádiz consistió en reexportaciones de manufacturas europeas, crudo testimonio de la marginalización absoluta de los productores españoles para esta fecha.[30] Una vez más, probablemente al menos 50% de las ganancias en plata llegaron por contrabando.[31] Los textiles dominaron el comercio con Hispanoamérica durante todo el periodo colonial, y en este momento los ingleses mandaban principalmente distintos artículos de lana, así como sedas, medias, sombreros, juguetes, relojes de pulsera y de pared, pescados y carnes salados de Irlanda.[32] Una fuente

sugiere que las ganancias de las reexportaciones a través de Andalucía podían alcanzar 100%, y al parecer los holandeses esperaban ganancias de al menos 40, si no es que de 75%. En cambio, el economista inglés John Cary, al escribir en la década de 1690, estimó las ganancias en tan sólo 20%, mientras que la cifra de 100% estuvo reservada para las exportaciones a través de los centros de distribución de mercancías ingleses en el Caribe. [33] En lo que se refiere al valor, ya para 1670 Andalucía recibió mercancías inglesas que sumaban alrededor de 368 mil libras, es decir, cerca de 18% del valor total de las exportaciones desde Londres. Para 1700, el valor del comercio inglés con España rondaba las 400 mil libras, es decir, 20% de las ganancias de Inglaterra por comercio exterior, la mayor parte de ellas derivadas de reexportaciones a Hispanoamérica.[34]

La Guerra de la Sucesión Española entre los Habsburgo y los Borbones, que comenzó en 1702, marcó un hito para los mercaderes ingleses: se les prohibió comerciar, y muchos de ellos fueron expulsados de España.[35] La guerra vio surgir un gran auge del comercio francés con las colonias españolas, aunque también un incremento del contrabando inglés a través del Caribe (el cual se discute más abajo). Los británicos apoyaron al candidato perdedor, el archiduque de los Habsburgo, Carlos de Austria: en 1707, en el punto más álgido de la guerra lo forzaron a aceptar un tratado que concibió un comercio extensivo con las colonias en embarcaciones británicas protegidas por la escolta naval británica, así como una compañía comercial anglo-española que explotase los recursos americanos después de la guerra, entre otros privilegios.[36] Este tratado ilustra la profundidad del interés británico en el comercio hispanoamericano, si bien se convirtió en letra muerta en 1713 cuando el Tratado de Utrecht puso fin a la guerra y reconoció la sucesión

de los borbones en España.[37]

Sin embargo, es cierto, como más de un historiador ha hecho notar, que la Guerra de Sucesión "marcó una época en las relaciones entre Gran Bretaña e Hispanoamérica".[38] Esto fue en gran medida porque el Tratado de Utrecht le otorgó a Gran Bretaña el contrato exclusivo del comercio de esclavos para las colonias españolas (el Asiento de Negros). La mayor parte de los mercaderes británicos habían favorecido tradicionalmente el comercio a través de Andalucía por sobre el contrabando a través del Caribe —la otra gran vertiente—, ya sea porque consideraban el contrabando como algo peligroso y poco confiable, o simplemente porque les resultaba más difícil penetrarlo.[39] Pero la concesión del Asiento elevó el potencial de las ganancias al otorgar por primera vez a la mercancía británica un acceso legal a través del Caribe. De hecho, los términos de Utrecht se han interpretado como un indicio de que los intereses de Londres en el contrabando a través de las Indias Occidentales ahora gozaron de "mayor influencia política" que los de los mercaderes que comerciaban a través de Andalucía. Esto parece cuestionable,[40] pero lo que es un hecho es que se desencadenó una amarga guerra de palabras entre los partidarios de cada vertiente. El lado "español" tuvo como defensor nada menos que al escritor Daniel Defoe, quien participó en el comercio por cuenta propia. Defoe llamó al comercio a través del Caribe un "Thieving Roguing Trade", o comercio ratero y canalla, y a los jamaiquinos una "pandilla de revoltosos, ladrones y comerciantes piratas", quienes "merecían la horca". Consideró que la intromisión a través de las Indias Occidentales era a la vez irregular y poco fiable, y activamente dañina en la medida en que minaba el comercio mucho más antiguo y rico que tuvo lugar a través de los puertos en España.[41]

Utrecht, así como un tratado comercial suplementario de 1715, reconfirmaron todos los privilegios de los británicos en España, de modo que el retorno de las prósperas condiciones de fines del siglo XVII parecía inminente.[42] Sin embargo, los historiadores coinciden muy poco con respecto al curso de las reexportaciones británicas a Hispanoamérica durante el siglo XVIII. Olga Pantaleão sugiere que en la primera mitad del siglo sufrió una caída a causa de diversos factores: el obstruccionismo español mediante la infracción de los tratados y los intentos por fomentar la industria y el comercio domésticos, y la competencia de rivales extranjeros (en especial los franceses y los holandeses). Pero el factor principal fue el que indicó Defoe: una mayor competencia de las exportaciones británicas enviadas a través del nuevo marco legal del Asiento en el Caribe.[43] Jean McLachlan observó igualmente una disminución en el comercio británico a través de Andalucía, debido sobre todo a la competencia francesa y la desilusión británica ante las cada vez más irregulares salidas de las flotas y las altas tasas de impuestos. Sin embargo, no creyó que la disminución hubiera tenido que ver con el ejercicio británico del Asiento, y apuntó que Cádiz siguió siendo "la más rica y la más importante factoría británica en España" (y que los irlandeses católicos hicieron buena parte de esos negocios).[44] Era de esperarse que las condiciones se deteriorasen para los británicos en el siglo XVIII, con el inicio de una tensión casi constante entre Inglaterra y España y los frecuentes conflictos que siguieron a las relaciones por lo general amistosas de fines del siglo XVII. No obstante, y en contraste con los otros autores citados aquí, Allan Christelow sugiere que después de 1700 los británicos comenzaron a ganarles terreno a los franceses, quienes habían sido claramente dominantes hasta ese momento.[45]

El estudio más detallado del comercio británico a través de Andalucía después de 1713 es el de Lucy Horsfall, que cubre el periodo hasta 1739. Horsfall describe un comercio que levantó considerables expectativas, pero que fue objeto de repetidas frustraciones e interrupciones debido a factores tanto comerciales como políticos. A lo largo de la mayor parte de la segunda década del siglo XVIII, los negocios se mantuvieron deprimidos como resultado de la intromisión francesa en América y la virtual suspensión de las flotas comerciales americanas. Los planes españoles para la revitalización comercial provocaron entonces un renovado optimismo, y para septiembre de 1718, se dijo que había 20 barcos británicos en Cádiz. La Guerra de la Cuádruple Alianza entre 1718 y 1719 de nuevo hizo pedazos estas esperanzas, pero a inicios de los años veinte se dio un acercamiento entre ingleses y españoles, así como intentos más vigorosos de lograr una reforma comercial por parte de España. Por un breve periodo, las flotas navegaron prácticamente cada año, al tiempo que una política más fría hacia Francia dejó a los británicos como "amos del campo". En julio de 1722 hubo 21 barcos británicos en Cádiz, y hasta 1725 los británicos permanecieron optimistas acerca de sus prospectos. Las circunstancias políticas, y sobre todo otra breve guerra angloespañola entre 1727 y 1728, le asestó después un golpe más al comercio. Se describió como en un alto para mediados de 1726, y a inicios de 1727 se confiscó la propiedad británica en Cádiz. Después de la guerra, durante la década de los treinta los británicos permanecieron generalmente pesimistas, y se quejaron tanto de la competencia francesa como del obstruccionismo de las autoridades españolas.[46] Con igual gravedad, el comercio español en el Atlántico sufrió una crisis durante estos mismos años, debido en parte al impacto del contrabando en las Indias Occidentales. No obstante, en 1738 un observador afirmó que hubo

120 barcos británicos en Cádiz, y sugirió que el número fue rara vez menor a 100.[47] A pesar de todas las tribulaciones, la factoría británica en Cádiz siguió empeñada en el comercio durante todas estas décadas (quizá porque, como lo dijo un cónsul, "no conocen un mejor lugar donde poner su dinero"), y le aterró la larga guerra que eventualmente estalló en 1739.[48] Horsfall demuestra de manera conclusiva que el gobierno británico también le dio prioridad de manera consistente al comercio a través de España por sobre el contrabando en el Caribe, en ocasiones en detrimento directo de este último; una decisión racional, dado el valor respectivo de cada vertiente.[49]

Las guerras del Asiento y de la Sucesión Austriaca de 1739-1748 resultaron tan desastrosas para los mercaderes en España como habían previsto. Esto no fue sólo porque una vez más se les prohibió comerciar. La vigorosa acción naval británica en el Atlántico obligó a España a suspender por completo las flotas comerciales y a utilizar en su lugar navíos individuales de registro. Los franceses explotaron activamente tanto este sistema como la dificultad temporal de los británicos, para asegurarse un nuevo auge en su propio comercio. Los mercaderes franceses en Cádiz incluso enviaron a casa "muestras de […] artículos de lana ingleses y holandeses de considerable consumo en España y las Indias para mandar a producir otros con la misma calidad, y que se doblasen y empacasen a la manera de los ingleses y los holandeses con el fin de venderlos a España y las Indias al mismo precio".[50] De acuerdo con un estudio reciente, el resultado fue que en las décadas de 1740 y 1750 tuvo lugar el mayor auge del comercio legal y de contrabando francés con España y el continente americano.[51] Debe enfatizarse, en efecto, que por más rico que haya sido el comercio a través de España, los británicos nunca fueron los participantes principales.

Esa distinción probablemente la merecieron los holandeses hasta la segunda mitad del siglo XVII, cuando los franceses los desplazaron cada vez más.[52] Hasta justo antes de 1700, a Francia le faltaron colonias localizadas estratégicamente en el Caribe, y se concentró significativamente en las reexportaciones a través de España.[53] Obtuvo importantes derechos de tratado en España en 1659, antes que los ingleses, y tuvo un sector textil altamente desarrollado, especialmente en linos. De hecho, Francia pasó a depender del comercio con los mercados hispanoamericanos, de modo que "las ventas de linos, lanas y sedas en Cádiz […] impactaron directamente los niveles de empleo y las ganancias en los centros textiles de Francia". Para 1716, un tercio de las exportaciones de manufacturas francesas se fue a España, y el país adquirió casi toda su plata a través de la misma ruta.[54] El resultado fue que, en promedio, entre 1724 y 1778 alrededor de 60 casas mercantiles francesas operaron en Cádiz, donde se les describió como "muy opulentas".[55] Tan sólo a las reexportaciones de linos se les calculó un valor de 300 mil libras anuales para fines de los años treinta, mientras que Horace Walpole pensó que entre la mitad y dos tercios de los cargamentos de las flotas comerciales españolas eran de origen francés.[56]

Así pues, las guerras de 1739 a 1748 ocasionaron una crisis temporal en el comercio británico a través de España, aunque (como veremos) esta caída se compensó al menos en parte mediante el contrabando en el Caribe. El final de las guerras fue testigo de un aumento notorio del comercio británico a través de Andalucía, que un historiador atribuye al final del Asiento británico en 1750 y, por ende, del acceso legal de los británicos a las colonias españolas.[57] En 1749, unos mercaderes con intereses en Cádiz aseguraron que las reexportaciones brindaban

ganancias de entre 90 y 107%, y mencionaron ocasiones en que las manufacturas británicas ocupaban entre un tercio y más de dos quintas partes del cargamento de los navíos de registro.[58] En estas circunstancias, apenas sorprende que los mercaderes británicos hayan recibido con gusto la noticia del restablecimiento de las flotas comerciales españolas hacia México (pero no hacia Panamá y Perú) en 1754.[59] En 1757 Malachy Postlethwayt observó el gran volumen del comercio a través de España al escribir que podían verse entre 300 y 500 embarcaciones extranjeras en los puertos españoles en cualquier momento dado, y hasta 200 embarcaciones británicas tan sólo en Cádiz.[60] Para este momento, hasta los mercaderes franceses reconocieron las ventajas británicas en el comercio, consecuencia no sólo de un estricto control de calidad y un esfuerzo por proveer las mercancías que los españoles deseaban, sino también de facilidades de crédito más amplias y un sistema bancario confiable.[61] Así, las reexportaciones británicas llegaron a la Guerra de los Siete Años (1756-1763) con cierta buena salud, y si bien las condiciones para los mercaderes británicos se volvieron menos favorables en las siguientes dos décadas, los capítulos siguientes demostrarán que hasta el fin del siglo ésta siguió siendo probablemente la ruta más rica para hacer llegar las mercancías británicas a los consumidores de las colonias españolas.

¿Cuál fue el tamaño de las reexportaciones británicas a Hispanoamérica a través de Andalucía a lo largo del siglo XVIII? Las reexportaciones extranjeras a las Indias tuvieron un valor aproximado de entre 15 millones y 20 millones de pesos al año a inicios del siglo XVIII. El eminente teórico español de la economía Gerónymo de Ustáriz confirmó una cifra de 15 millones de pesos para inicios de la década de 1720. Alrededor de cinco sextas partes de la plata recibida en España desde las colonias

se enviaron al extranjero como pago por estas mercancías.[62] Los datos son escasos para las décadas de 1730 y 1740, pero durante el decenio que siguió a 1757, tan sólo los textiles extranjeros constituyeron un promedio de 84% de los cargamentos salientes de las flotas españolas.[63] Así pues, los productores españoles fueron de nuevo marginalizados por completo, y España quedó "relegada al papel de simple lugar de paso de las riquezas procedentes de las Indias que en su inmensa mayoría sirvieron para potenciar el despegue económico de otros países".[64] Para principios de la década de 1760, la factoría británica en Cádiz contaba con 30 mercaderes, y representaba poco menos de 20% de todos los comerciantes extranjeros. Algunos de los mercaderes extranjeros más ricos eran británicos, superados sólo por algunos de los franceses. Los expertos españoles estimaron que la porción británica de las ganancias del comercio con las Indias fue de 15% entre 1753 y 1754, y ligeramente mayor en 1762.[65] En términos de datos duros, la información de sir Charles Whitworth sobre las exportaciones británicas a España apunta a que hubo un crecimiento constante a lo largo de estos años: de 600 mil libras (*ca.* 2 664 000 de pesos) en 1722, a 630 mil libras (*ca.* 2 797 000 de pesos) en 1725, 770 mil libras (*ca.* 3 419 000 de pesos) en 1730, y 820 mil libras (*ca.* 3 640 000 de pesos) en 1732.[66] En 1741, un escritor británico estimó que el valor de las ganancias de las Indias oscilaba alrededor de los 38 millones de pesos al año, y les concedió a los británicos una porción de este tesoro de 4 500 000.[67] Por último, en 1761, en la víspera de la Paz de París, que dio fin a la Guerra de los Siete Años, y que da la fecha de inicio real de este trabajo, la porción británica de las reexportaciones a través de Cádiz se calculó en alrededor de 1 090 000 de libras (*ca.* 4 840 000 de pesos). En este momento, los franceses aún tenían una

ventaja significativa, con un comercio por valor de 1 250 000 de libras.[68]

En un artículo ambicioso publicado en 1984, sobre el comercio entre España y Gran Bretaña en los siglos XVIII y XIX, Leandro Prados de la Escosura hizo lo que hasta hoy en día sigue siendo casi el único intento por construir una serie anual del valor del comercio británico con Hispanoamérica a través de España: tanto de las reexportaciones británicas hacia las colonias como de las reexportaciones coloniales hacia Gran Bretaña. En lo que se refiere a las reexportaciones británicas, Prados de la Escosura basó su serie en los estimados de la proporción de las importaciones totales británicas a España que después fueron reexportadas a las colonias, en subperiodos determinados. Estas cifras se anclaron en los estimados contemporáneos del valor de las reexportaciones británicas a Hispanoamérica, en los pocos años para los que existen tales estimados: para el periodo tratado aquí, 1736, 1749 y 1761. La serie anual preparada por Prados de la Escosura muestra un crecimiento fuerte desde principios del siglo XVIII, con un promedio anual de *ca.* 367 mil libras (*ca.* 1 630 000 de pesos) en el subperiodo 1714-1739, que se elevó hasta 661 mil libras (*ca.* 2 935 000 de pesos) en 1749-1761. La cifra anual más alta para las reexportaciones británicas a las colonias fue de 999 mil libras (*ca.* 4 435 000 de pesos), para 1750.[69] Cifras de este nivel son algo más bajas que las que se postulan en la mayoría de los estimados del comercio, quizá porque fueron ajustados para representar los valores tan sólo en Cádiz (libres de impuestos de importación-exportación, almacenamiento, fletes, etcétera). Las cifras de Prados de la Escosura para las reexportaciones hispanoamericanas a Gran Bretaña, por su parte, son aún más bajas (muy probablemente porque no parecen tomar en cuenta las reex-

portaciones de plata, la mercancía más importante). En el subperiodo 1714-1739, por ejemplo, la cifra anual promedio es de tan sólo 95 500 libras (*ca.* 424 mil pesos), que se elevó hasta *ca.* 142 mil libras (*ca.* 630 mil pesos) en 1749-1761; la cifra anual más alta fue de 322 mil libras (*ca.* 1 430 000 de pesos) en 1735.[70] Aunque parece que por lo general son demasiado bajas, sin embargo, la cifras que presenta Prados para el comercio de reexportación a través de España son sin duda un indicio útil para las tendencias hasta 1763; después de esta última fecha se vuelven más problemáticas, como veremos más adelante.

Antes de concluir esta sección es importante aclarar que las reexportaciones de mercancías británicas a Hispanoamérica tuvieron lugar no sólo a través de España, sino también de Portugal y Brasil. Como ya se apuntó, el comercio de reexportación fue en este sentido estrictamente ibérico, más que únicamente español, ya que las mercancías británicas se enviaban a las colonias españolas a través de Lisboa, igual que de Sevilla o Cádiz. Es interesante que Christelow sugiere que para el siglo XVIII los comerciantes británicos vieron los comercios a través de Cádiz y de Lisboa "no como dos comercios completamente separados sino como un solo complejo". Muchos comerciantes operaban a través de ambos lugares, y las mercancías que se enviaban a Lisboa podían reenviarse a Cádiz si las circunstancias así lo requerían.[71] Los británicos gozaron de muchos mayores derechos de tratado en Portugal que en España, los cuales estuvieron en vigor desde mediados del siglo XVII, pero se consolidaron en el célebre Tratado de Methuen de 1703. Se les permitió participar abiertamente y en sus propios barcos en las flotas portuguesas, e incluso podían mantener agentes en Brasil si así lo deseaban.[72] Adquirieron una posición dominante en el comercio extranjero con Brasil, y esta posición además se explotó

para desarrollar el comercio con los territorios españoles adyacentes hacia el sur y el oeste. Por esta ruta, las mercancías británicas se importaban a Lisboa y se reexportaban a Brasil, desde donde algunas se volvían a despachar a los españoles del otro lado del Río de la Plata. Así, este comercio "se llevaba a cabo y se promovía por los bajos precios con los cuales se surtía a los españoles de mercancías británicas enviadas desde Lisboa en la flota de Río de Janeiro y transportadas desde allí por mar a la Nova Colonia do Sacramento, adonde los españoles acudían a comprar estas mercancías que se pagaban principalmente en dólares".[73]

El pequeño puerto de Colonia del Sacramento, fundado en la ribera norte del Río de la Plata en 1680, se volvió el principal centro para este comercio, a pesar de los frecuentes ataques españoles.[74] La mayor parte de las mercancías británicas llegaba a Sacramento en embarcaciones costeras brasileñas que bajaban desde el norte, si bien algunos barcos británicos entraban directamente al puerto; uno de ellos, capturado por los españoles a inicios de la década de 1740, tuvo un cargamento con un valor de alrededor de 400 mil libras.[75] Desde Sacramento, las mercancías se enviaban al otro lado del río a los compradores españoles o (durante los años del Asiento, de 1713 a 1739) a los agentes de la Compañía del Mar del Sur que residían en Buenos Aires.[76] Algunos se dirigían desde Buenos Aires hacia las ricas provincias mineras del Alto Perú (la actual Bolivia), mientras que la misma ruta se utilizaba también para enviar grandes sumas de dinero de vuelta a Europa.[77] El comercio de mercancías británicas a través de Sacramento durante la guerra de 1739 a 1748 se describió como "considerable", y un observador británico pensó que "si la guerra hubiese durado unos años más, habríamos surtido por esta vía con mercancías inglesas a

la mayor parte de los asentamientos españoles en Sudamérica".[78] En 1761, "el producto del comercio a la Nova Colonia en el Río de la Plata" al parecer equivalió a 40% del valor de todo el comercio con Brasil (4 millones y 10 millones de cruzadas respectivamente).[79] En 1762, un asalto español encontró no menos de 27 embarcaciones británicas en Sacramento, y el valor del comercio se calculó en 200 mil libras (*ca.* 888 mil pesos) anuales.[80]

EL COMERCIO DE CONTRABANDO EN EL CARIBE, 1624 A 1713

En el Caribe, el contrabando británico con Hispanoamérica no comenzó en forma sino hasta después de 1600, a pesar de los primeros viajes del siglo XVI descritos más arriba. El comercio a través del Caribe estuvo destinado a convertirse en el segundo gran vehículo del comercio anglohispanoamericano, y el dominante durante un cuarto de siglo a partir de los años noventa del siglo XVIII. Se desarrolló una vez que Gran Bretaña adquirió por vez primera territorios propios en la región, los cuales proporcionaron las bases clave para lanzar un asalto comercial a las colonias españolas. Entre 1624 y 1632, varias pequeñas islas en las Antillas Menores fueron ocupadas, en especial (para efectos de este capítulo) Barbados, que se estableció como colonia británica en 1627.[81] El contrabando entre Barbados y la Tierra Firme española comenzó por lo menos desde la década de 1640, y probablemente nunca fue tan significativo (en términos relativos) como durante las siguientes dos décadas.[82] A lo largo de este periodo la isla fue, con mucho, la más próspera de las colonias británicas del Caribe, mientras que los Actas de Navegación de 1651 y 1660 —que prohibieron el comercio por parte de las colonias británicas fuera del sistema imperial— aún no se implantaban del todo. Barbados importa-

ba en este periodo plata, cacao, índigo, maderas para teñir y fármacos tales como la zarzaparrilla de las colonias españolas; se puede inferir que, a cambio, exportaba principalmente esclavos y algunas manufacturas.[83] La recién establecida Compañía Real de Aventureros Comerciando con África estableció una base de suministro en Barbados, mientras que los españoles que compraban esclavos en la isla estaban exentos de las disposiciones de las Actas de Navegación. El derecho de suministrar esclavos al imperio español dependía del famoso Asiento de Negros, el contrato que desempeñaría un papel clave en el comercio británico con Hispanoamérica después de 1713. Desde 1663, a los titulares del Asiento se les permitió surtir sus esclavos de cualquier nación que no estuviese en guerra con España, y los comerciantes genoveses en posesión del contrato tramitaron la compra de esclavos de los británicos en Barbados y otros sitios.[84] Siguieron varios años de aumento en las ventas de esclavos a los españoles en Barbados, aunque también amargas disputas entre contrabandistas privados y la Compañía Real de Aventureros, la cual rápidamente llegó a dominar el comercio.[85]

Cerca de finales de la década de 1670 el liderazgo en el comercio con las colonias españolas se trasladó de Barbados hacia Jamaica, lo cual prefiguró el cambio más determinante en el peso económico entre las dos colonias durante las siguientes décadas.[86] La captura de Jamaica en 1655 como parte del "Diseño Occidental" de Oliver Cromwell se ha descrito como "quizá la adquisición territorial más estratégica de Inglaterra en el siglo XVII", debido en gran medida a su potencial para el comercio con las colonias españolas.[87] Jamaica tenía una ubicación privilegiada para dicho comercio (mejor que la del Curazao holandés, hasta ese momento el mayor centro de contrabando en el

Caribe).[88] Al principio fue esta ubicación estratégica la que hizo de la isla una posesión tan valiosa, y "un adefesio tan grande para los criollos españoles como lo es Gibraltar para los europeos".[89] El comercio con los españoles en Jamaica empezó casi de inmediato, un hecho que los observadores británicos atribuyeron más tarde en parte a la agencia de los españoles expulsados de la isla o a los que se quedaron allí después de la conquista.[90] La primera transacción registrada fue la de una venta de esclavos por parte del gobernador D'Oyley en 1661, y el año siguiente se instruyó formalmente al gobernador lord Windsor de que buscase "una buena Correspondencia y un Comercio libre" con los españoles en la región.[91] Las mayores esperanzas en esta época se centraron en el comercio de esclavos, de nuevo por medio del acuerdo por parte de la Compañía Real de Aventureros de proveer africanos a los titulares genoveses del Asiento español desde una base establecida en Jamaica. Este comercio comenzó en forma en 1665, con la entrega de 1 600 esclavos a los agentes del Asiento. No obstante, los finales de la década de 1660 fueron un periodo turbulento, y la Sociedad Real de Aventureros prácticamente se colapsó en el contexto de la segunda guerra angloholandesa.[92] En las Indias Occidentales, mientras tanto, ésta fue la gran era de los corsarios británicos, con incursiones lanzadas desde Jamaica a Cuba en 1662 y 1668 y (por Henry Morgan) a Portobelo, Maracaibo, y Panamá entre 1668 y 1671. Estos asaltos trajeron recompensas económicas inmediatas en la forma del saqueo, pero previsiblemente descartaron la posibilidad de establecer relaciones comerciales estables, lo cual convirtió a estos años en una especie de comienzo en falso del comercio español desde Jamaica.

Sin embargo, esta misma era (*ca.* 1670) trajo cambios cruciales que alterarían las condiciones para el comercio en Jamaica y

darían lugar a una época de gran prosperidad comercial. El primero y seguramente el más importante de estos cambios provino de los tratados comerciales firmados entre Gran Bretaña y España en 1667 y 1670. Bajo el Tratado de 1667, Madrid reconoció formalmente los derechos británicos a los territorios que ya poseía en el continente americano, incluido por supuesto el derecho de libre navegación hacia y desde aquellos territorios. [93] Bajo el Tratado de 1670 (conocido entre los británicos como el Tratado Americano) se confirmó esta concesión, mientras que el comercio entre las colonias británicas y españolas en el Nuevo Mundo se prohibió explícitamente. Pero también se incluyeron disposiciones (en los artículos ocho y nueve) tanto para autorizar dicho comercio por cualquiera de los monarcas en el futuro, como para la entrada de embarcaciones de cualquiera de las dos naciones a los puertos de la otra en caso de mal tiempo o peligro de naufragio. Estas dos cláusulas proporcionaron una laguna lo suficientemente amplia como para que los británicos la explotaran y establecieran relaciones comerciales con el imperio español.[94] El segundo cambio relevante fue la supresión de los bucaneros en las Indias Occidentales británicas. Algunos historiadores han atribuido este proceso a las expectativas en torno a las ganancias comerciales generadas entre los británicos por el Tratado Americano, mientras que otros lo consideran de manera más vaga como "una cuestión de conveniencia y circunstancia", de todas maneras ligada tanto a las expectativas del comercio español como al alza de la economía de las plantaciones en Jamaica.[95] La supresión no fue fácil: si bien se retiró al gobernador sir Thomas Modyford, "el patrón de los corsarios", en 1671, Morgan fue indultado en 1675 y llegó a ser teniente gobernador de la isla. Estuvo a la cabeza de una facción procorsarios que continuó disputándose el poder con el partido de comercio justo del gobernador Thomas Lyn-

ch durante varios años más.[96] A pesar de esto, para mediados de la década de 1670, la gran época de los corsarios patrocinados por el Estado había terminado, y el camino quedó libre para un sistema comercial más normal.

Los tratados comerciales y la supresión de los bucaneros se dieron en el contexto de las largas guerras de España contra Francia y la república holandesa, que hicieron de la paz con Inglaterra, por motivos políticos y económicos, un imperativo.[97] Estas circunstancias, junto con la constante caída en el ritmo de las flotas comerciales españolas, conspiraron a partir de 1670 para producir un primer gran florecimiento del comercio con los españoles desde Jamaica.[98] El comercio español de Jamaica puede discutirse desde dos perspectivas: primero, la de contrabando por parte de comerciantes privados, y, segundo, la del comercio de esclavos centrado en la Real Compañía Africana. Estamos excepcionalmente bien informados con respecto a ambas ramas debido sobre todo a los trabajos fundamentales de Nuala Zahedieh y de Stephen Fortune, publicados a mediados de la década de 1980.[99] El contrabando en Jamaica en esta época llegó a involucrar las energías de gran parte de la población, incluidos los "mercaderes, tenderos, pequeños comerciantes, consignatarios y agentes, gobernadores, funcionarios de aduana, capitanes de la marina, y extranjeros".[100] El propio gobernador Lynch estuvo "muy implicado" en el comercio de contrabando, igual que una amplia proporción de la comunidad mercantil. Muchos de estos comerciantes tenían experiencia previa en el comercio de reexportación con Hispanoamérica a través de Sevilla y Cádiz, y no todos eran de nacionalidad británica. Los comerciantes judíos llegaron a ser particularmente prominentes, una característica que después se sostendría a lo largo del siglo XVIII.[101] Ya para 1672, 13 judíos po-

seían patentes de naturalización que les permitían comerciar; estos hombres explotaron extensas redes comerciales y financieras a través de Europa y el continente americano, lo cual despertó la envidia y la enemistad de los rivales.[102]

Parte del comercio de contrabando se llevaba a cabo en los propios barcos de Jamaica, principalmente lanchas construidas en la isla de sólo unas 20 toneladas. Con motivo del comercio con los españoles, la flota jamaiquina aumentó de 40 de estos barcos en 1670 a unos 100 en 1688, a pesar de las numerosas pérdidas. Los cargamentos transportados en este tipo de embarcaciones generalmente valían unas 2 mil libras, y los viajes eran organizados ya sea por los mismos capitanes de barco, o bien por comerciantes que fletaban los navíos en Port Royal. Otra parte del comercio se realizaba en barcos ingleses que hacían escala en Port Royal antes de continuar a las costas españolas. Tales viajes por lo general eran organizados por agentes que residían en la isla, quienes desempeñaban un papel crucial al seleccionar los cargamentos y las tripulaciones, y proporcionar inteligencia con respecto al estado de los mercados en las colonias españolas. Si bien en el mejor de los casos los registros oficiales son fragmentarios, Zahedieh concluye que probablemente entre 47 y 71% de todas las embarcaciones que entraron en Port Royal entre 1686 y 1688 salieron después a comerciar con los españoles.[103] Tanto los navíos construidos en la isla como los barcos ingleses se deslizaban hacia bahías y puertos aislados en las costas españolas, y trataban con los contrabandistas españoles ya fuese en el mar o en rápidas expediciones por tierra. También entraban directamente a algunos de los puertos coloniales españoles más pequeños y pobres explotando lagunas jurídicas como aquellas que ofrecía el Tratado Americano; se decía que algunos capitanes comerciaban en las radas

de las inmediaciones. Sin embargo, los puertos y centros administrativos principales, tales como Veracruz o Cartagena de Indias, en general eran más difíciles de penetrar.[104] Cabe mencionar que una parte del comercio británico con Hispanoamérica en esta época también pasaba a través de centros de distribución de mercancías no británicos, tales como el Curazao holandés.[105] A pesar de la paz que prevalecía con España, a menudo los buques españoles anticontrabando aprehendían a los traficantes británicos —en la década de 1670 a una tasa de entre 10 y 20 embarcaciones por año. Por esta razón, todo indica que era imposible asegurar estos viajes, y los navíos de contrabando iban a menudo cargados de una tripulación significativa y bien armada que pudiera defenderlos.[106] Las exportaciones británicas a las colonias españolas consistían principalmente en manufacturas de lino y seda, herrería y alcohol, con un suplemento de harina de Norteamérica y algunos productos agrícolas de Jamaica; las importaciones consistían principalmente en plata, junto con piedras preciosas, índigo, cacao, ganado y cueros.

La segunda gran vertiente del comercio con los españoles desde Jamaica, en esta época y durante más de un siglo, fue la de los esclavos africanos. Hemos visto que se había realizado un comienzo en falso en el comercio británico de esclavos con las colonias españolas cuando la Compañía Real de Aventureros Comerciando con África prácticamente se colapsó a finales de la década de 1670. Esta empresa se fundó de nuevo hacia 1672 como la Real Compañía Africana, la cual absorbió la mayor parte del comercio de esclavos de las Indias Occidentales británicas.[107] El suministro de esclavos a las colonias españolas dependía de manera crucial de que existiera un acuerdo con el grupo de comerciantes que poseyera el Asiento de Negros, el

contrato exclusivo para poder vender esclavos en el imperio español. Los comerciantes que contaban con el Asiento compraban sus esclavos no sólo directamente de África, sino dondequiera que fuesen más baratos y más abundantes, lo cual a partir de finales del siglo XVII ocurrió cada vez más en las colonias de plantaciones en las Indias Occidentales británicas. Así, los poseedores del Asiento, quienes durante este periodo solían ser comerciantes portugueses o italianos, si bien a menudo representaban a intereses holandeses, compraban esclavos en las colonias británicas para revenderlos a los hispanoamericanos en cumplimiento de su contrato.[108] Esta práctica infringía tanto el monopolio colonial español como las Actas de Navegación británicas, pero era tal su relevancia económica que fue condonada e incluso activamente promovida por ambos lados.

Para 1677, Gran Bretaña y España habían llegado a un nuevo acuerdo sobre el suministro de esclavos a las colonias españolas desde las Indias Occidentales británicas.[109] Los esclavos eran importados por la Real Compañía Africana y en teoría se vendían a agentes del Asiento establecidos en Jamaica y Barbados. Los comerciantes de las colonias españolas navegaban a Port Royal o Bridgetown, con permiso tanto de su propio gobierno como del británico, para comprar allí esclavos de los consignatarios del Asiento.[110] En la práctica, el comercio fue bastante más complicado que esto, en parte debido al contrabando de esclavos que llegaban directamente de África a las Indias Occidentales británicas traídos por traficantes que hacían caso omiso de los derechos de monopolio de la Real Compañía Africana, y en parte debido a que los hacendados de las Indias Occidentales y otros propietarios de esclavos revendían por su cuenta a los españoles esclavos comprados de primera mano a la Compañía.[111] Pero más allá de la forma, el asunto es que se desa-

rrolló un dinámico comercio tan pronto los comerciantes españoles de Portobelo, Cartagena y La Habana viajaron a Jamaica para conseguir esclavos. Los gobernadores sucesivos tanto de Jamaica como de Barbados promovieron el comercio debido a que detectaron su potencial como vehículo para otros intercambios comerciales con los españoles, y de hecho participaron ellos mismos en él.[112] Para la década de 1680, la Real Compañía Africana vendía entre 25 y 50% de los esclavos que importaba de África a las Indias Occidentales a los españoles, y a menudo se afirmaba que se podrían haber vendido más si la Compañía hubiese sido capaz de proporcionarlos. Existe abundante evidencia tanto sobre los viajes de esclavos realizados durante estos años como sobre la frustración de las autoridades coloniales, incapaces de vender aún más africanos a los españoles. Los precios de los esclavos en las Indias Occidentales británicas oscilaron entre las 17 y las 22 libras por cabeza, y a principios de 1688 se dijo que una sola embarcación había arribado a Jamaica con 126 mil libras esterlinas a bordo, para negocios del Asiento. Es posible que el total de las exportaciones registradas haya rebasado las 4 mil personas entre 1680-1700, si bien esto parece ser sólo una fracción de la verdadera cifra.[113]

No todos los españoles estuvieron dispuestos a correr los riesgos en el mar (tanto de la piratería como del naufragio) relacionados con el transporte de plata desde las costas hispanoamericanas a Jamaica para comprar esclavos. Pero los consignatarios de la Real Compañía Africana en la isla, junto con un grupo de comerciantes —entre ellos el propio gobernador Lynch—, ofrecieron una solución a dicho problema. Estos comerciantes compraron esclavos de la Compañía y los revendieron a los españoles en Jamaica (como lo hacían otros comerciantes), pero aceptaron pagos en los puertos hispanoamericanos. Así,

los españoles pudieron hacer el viaje a Jamaica sin la plata, y Lynch y sus colegas les proporcionaron incluso convoyes para el viaje de regreso —todo esto a cambio de un aumento de 35% en el precio de los esclavos. Este sistema se hizo muy popular; atrajo a muchos comerciantes españoles, y rápidamente proporcionó grandes utilidades a los involucrados en Jamaica. De hecho, Zahedieh ha señalado que mientras que las utilidades totales de la Real Compañía Africana eran modestas, "a los comerciantes en Jamaica que acaparaban el 'comercio del 35%' les iba muy bien".[114] Tal éxito creó celos entre los comerciantes menos afortunados, y la concentración del comercio en manos de la Real Compañía Africana y los titulares del Asiento provocó un serio descontento entre los comerciantes y colonos de Jamaica. Los contrabandistas de Jamaica en las colonias españolas también protestaron por su marginalización, dado el acceso privilegiado que tuvieron los esclavistas a los puertos coloniales españoles. Estos intereses se combinaron para armar una fuerte lucha de retaguardia contra la Compañía Africana y el Asiento que se articuló a menudo por medio de la Asamblea de la isla, y cuyas tácticas fueron desde el establecimiento de impuestos sobre el comercio de esclavos, hasta la confiscación de navíos españoles o incluso el acoso personal a los mercaderes españoles.[115] Así, esta disputa presagió el conflicto aún más grave que sobrevendría entre los intereses de la isla y la Compañía del Mar del Sur, una vez que la propia Gran Bretaña adquiriese el Asiento a partir de 1713.

El año de 1702 fue testigo del estallido de la Guerra de la Sucesión Española; para muchos contemporáneos, una guerra que se hizo explícitamente por el control del comercio hispanoamericano.[116] Parecía que las circunstancias conspiraban para hacer de éste un subperiodo inusualmente opulento para

el contrabando en el Caribe. De entrada, las flotas comerciales españolas se detuvieron prácticamente por completo; se realizó una sola feria comercial en forma en Portobelo entre 1696 y 1722 (en 1706), y las flotas hacia México a menudo zarparon tristemente desnutridas.[117] Era de esperarse, pues, que la consecuente interrupción casi total de las reexportaciones de manufacturas europeas a través de la península ibérica redirigiera las energías mercantiles británicas "con mayor fuerza hacia la Tierra-Firme".[118] Algunas de las descripciones más conocidas y evocadoras del contrabando británico en las colonias españolas datan de la Guerra de Sucesión, y Frances Armytage ha señalado que estas descripciones continuaron aplicándose durante gran parte del resto del siglo.[119] Uno de los relatos mejor informados, el de Robert Allen, afirmó que en el contexto del colapso del comercio formal español durante la guerra hasta 1706 "Jamaica floreció y rebosó más que nunca de oro y plata españoles".[120] Incluso el comercio de esclavos, más vulnerable a los trastornos de los tiempos de guerra que el del contrabando, parece haber prosperado; por lo menos 18 180 esclavos fueron exportados desde Jamaica entre 1702 y 1714, la mayoría de ellos a las colonias españolas, y las ventas totales británicas de africanos a los españoles se han estimado entre 1 500 y 3 000 por año.[121]

No todo iba viento en popa para el comercio durante la Guerra de Sucesión. Al principio, Gran Bretaña prohibió a sus comerciantes el intercambio con el enemigo, incluidos los españoles en América, si bien la prohibición se levantó entre 1704 y 1706 a raíz de las protestas de los comerciantes.[122] Se proporcionaron escoltas navales a los contrabandistas que navegaban hacia las costas españolas, aunque hubo frecuentes quejas tanto por las excesivas cuotas solicitadas por los capita-

nes navales, como por su propia participación en el contrabando, al punto de excluir a los comerciantes privados.[123] En 1708 se realizó otro intento por proteger el comercio, cuando un Acta del Parlamento de hecho creó una zona de santuario a lo largo de la costa de Tierra Firme desde el Istmo de Panamá hasta el Río de la Hacha dentro de la cual los navíos españoles se declararon inmunes a las capturas por parte de corsarios británicos.[124] No obstante, los corsarios continuaron siendo un problema grave, con un gran número de navíos españoles capturados y los consiguientes trastornos al comercio.[125] La amenaza principal a la prosperidad del contrabando británico durante la guerra, sin embargo, provino de la competencia comercial de los mercaderes holandeses, y más particularmente de los franceses.[126] Los comerciantes franceses (especialmente de Saint Malo en Bretaña) explotaron la alianza de guerra entre Francia y España para realizar un comercio de contrabando extremadamente rico tanto en el Golfo de México como en el Pacífico. Entre 1700 y 1725, más de 150 navíos franceses comerciaron tan sólo en las costas del Pacífico de Sudamérica, mientras que las ganancias totales a Francia en plata quizás alcanzaron los 99 millones de pesos (o más de 20 millones de libras).[127] Las quejas de los contemporáneos sobre lo mucho que esta intromisión dañaba el comercio propio de Gran Bretaña con Hispanoamérica son frecuentes y, por lo tanto, difíciles de ignorar, si bien las cifras acerca de su valor que se discuten a continuación parecen contradecir las quejas más febriles que se hicieron en esta época sobre la supuesta crisis comercial.[128]

Establecer el valor del contrabando británico con las colonias españolas es difícil, tanto para este periodo como para los subsiguientes, ya que no se han encontrado serias estadísticas formales para registrar lo que continuó siendo (con la excep-

ción parcial del comercio de esclavos) un comercio ilegal. Los contrabandistas en el Caribe disfrutaban de una clara ventaja de costos con respecto a los mercaderes que operaban a través de España, derivada de menores impuestos y gastos de transporte, rendimientos más rápidos, y niveles más bajos de interferencia estatal; pero tanto los contemporáneos como los estudiosos modernos han luchado por colocar cifras precisas a esta ventaja.[129] El contrabando parece haber empezado a un nivel bajo: el valor del comercio español de Jamaica se registró en apenas unas 20 mil libras (*ca.* 89 mil pesos) en los 16 meses que precedieron a marzo de 1679.[130] Para 1690, sin embargo, una flota desde Jamaica llevó 100 mil libras (*ca.* 444 mil pesos) en plata a Inglaterra, casi todo sin duda producto del comercio con los españoles.[131] En la víspera de la Guerra de Sucesión entre 1700 y 1702, varios observadores situaron el valor del comercio entre 150 mil y 200 mil libras por año, cifras que me parecen creíbles para este periodo.[132] Las cifras de entre 100 mil y 200 mil libras por año continuaron citándose para las exportaciones de manufacturas a las colonias españolas desde Jamaica, o de plata transportada desde Jamaica a Inglaterra, durante gran parte de la guerra, mientras que la cifra más alta (de 275 mil libras, o *ca.* 1 220 000 pesos en mercancías exportadas) correspondió al año corrido hasta agosto de 1707.[133] Dichas cifras, las cuales deberían sólo considerarse como indicativas, sugieren un crecimiento irregular pero notable en el comercio desde alrededor de 1670 al final de la Guerra de Sucesión. También podrían sugerir que el impacto de la competencia francesa en tiempos de la guerra se resintió más en términos de pérdida de mercado potencial que en el valor absoluto. Sin embargo, es importante hacer hincapié en que Gran Bretaña siguió siendo tan sólo uno entre varios rivales extranjeros por el

dominio de los mercados hispanoamericanos. Hasta finales del siglo XVII, los holandeses probablemente dominaron los mercados del Caribe; a principios del siglo XVII, los franceses sin duda los aventajaban en varias regiones. No fue sino hasta el periodo posterior a 1763 —el principal objeto de estudio de esta monografía— cuando los británicos finalmente establecieron una clara superioridad comercial.

Para el cambio del siglo, el impacto más amplio del comercio británico con Hispanoamérica ya era considerable. Por un lado, es evidente que el contrabando desempeñó un papel importante en el desarrollo económico temprano de las Indias Occidentales británicas. Zahedieh arguye que fue el comercio español, aunado a la piratería, lo que proporcionó el grueso del capital para el desarrollo de la economía de plantaciones de Jamaica, en contraste con el enfoque tradicional, según el cual dicho capital fue importado desde la metrópolis.[134] Fortune, de manera similar, establece una conexión directa entre los "estímulos externos" del contrabando y la piratería, y el desarrollo de la agricultura de las plantaciones en Barbados.[135] En este sentido, puede ser relevante observar que, de manera parecida, el comercio precedió a la agricultura en el subsiguiente desarrollo de la colonia francesa más rica, en St. Domingue.[136] Este punto era bien conocido por los contemporáneos; Daniel Defoe escribió en 1714 que "es seguro que este comercio secreto con España [es decir, Hispanoamérica] es la ocasión verdadera y única de la gran concurrencia de la gente […] a la Isla de Jamaica […] Si no fuese por estas cosas y su comercio clandestino privado con España ¿acaso estos hombres serían ricos y grandiosos?"[137] Durante más de un siglo, el comercio no agrícola continuó siendo una actividad importante en Jamaica, una característica que la colocó en un sitio distinto al de la mayoría de

las economías de plantaciones británicas.

Más allá de su importancia para el desarrollo de las Indias Occidentales, en un sentido más amplio, la relevancia del comercio con las colonias españolas para Gran Bretaña radicó en el hecho de que fue la fuente de la plata que le permitió desarrollar el comercio con las Indias *Orientales*. Como las otras potencias europeas, Gran Bretaña tenía poco que vender a las ricas economías asiáticas a cambio de la seda, las especias y otros productos valiosos, y estaba obligada a comprarlos con plata.[138] Por mucho, Hispanoamérica constituyó la fuente más rica de plata disponible para Gran Bretaña o sus rivales europeos; una cifra de 100 mil libras por año, por ejemplo, sugeriría que para la década de 1690 el comercio español en el Caribe ya proporcionaba un cuarto de la plata requerida para sostener el comercio británico con Asia.[139] Cuando se incluyen las reexportaciones a través de España (con un valor de por lo menos 300 mil libras en el mismo periodo), se desprende que hacia finales del siglo XVII Gran Bretaña ya extraía de Hispanoamérica toda la plata que necesitaba para comerciar con Asia.[140] Tal fue la porción británica en las insospechadas riquezas del "intercambio colombino", la afluencia de metales preciosos del continente americano a través de Europa hacia el Oriente que muchos historiadores consideran como la consecuencia más relevante para la historia mundial del descubrimiento de América.[141] A lo largo del periodo del que trata este libro el interés estratégico de Gran Bretaña en el comercio con las colonias españolas permaneció estrechamente relacionado con la necesidad de plata para reexportar a Asia.

EL COMERCIO Y EL CONTRABANDO EN EL CARIBE, 1713-1739: LOS AÑOS DEL ASIENTO BRITÁNICO

El comercio británico con las colonias españolas entre el fi-

nal de la Guerra de Sucesión española y el comienzo de la Guerra del Asiento en 1739 estuvo dominado por el contrato del Asiento que se otorgó a Gran Bretaña por medio del Tratado de Utrecht de 1713. El Asiento, como se ha visto, conllevó el derecho exclusivo de proveer esclavos africanos a las colonias españolas, una concesión valorada tanto en sus propios términos como por el potencial que ofreció para el contrabando. Se le extrajo a España como parte del precio por la paz con Gran Bretaña, junto con la cesión permanente de Gibraltar, e, igual que Gibraltar, constituyó un problema grave para los estadistas españoles.[142] Se otorgó el Asiento a la recién creada Compañía del Mar del Sur, la más reciente de las compañías privilegiadas británicas, a la cual también se le otorgó el monopolio británico del comercio con Sudamérica.[143] El contrato debía durar 30 años, y permitiría importaciones de 4 800 “piezas de Indias” (o esclavos africanos de primera calidad) a Hispanoamérica al año durante este periodo.[144] El Asiento británico fue único en tanto que incorporó además un derecho para enviar un navío comercial (el “Navío Anual”) a las ferias de comercio hispanoamericanas realizadas en Portobelo y Veracruz. Así, ofreció una oportunidad inusitada para la penetración comercial del imperio español, y fue considerado como un premio mayor tanto por los británicos como por sus rivales.[145] Cabe insistir, entonces: lo que hizo especial al comercio británico con las colonias españolas bajo el Asiento fue el acceso *legal* sin precedentes que obtuvieron los británicos a los puertos hispanoamericanos, ya fuera a través del comercio de esclavos por sí mismo o de los Navíos Anuales. No es de sorprenderse que la era del Asiento haya sido objeto de una historiografía más rica que cualquier otro aspecto del comercio británico con las colonias españolas, por lo que aquí se tratará únicamente en un breve resumen. La discusión que sigue se enfoca en cuatro te-

mas principales: el comercio de esclavos de la Compañía del Mar del Sur bajo el Asiento; el comercio de los Navíos Anuales; el contrabando realizado al amparo del Asiento; y el tráfico ilegal por parte de comerciantes particulares en competencia con las actividades de la Compañía.

El objetivo principal del Asiento de la Compañía del Mar del Sur —al menos a simple vista— fue el de dotar de esclavos africanos a las colonias españolas. A mediados de la década de 1710 se creó rápidamente una infraestructura para permitir a la Compañía administrar este suministro, la cual dependió crucialmente de los privilegios otorgados por España. Se establecieron tres centros para su organización, en Jamaica, Barbados y Buenos Aires, en el Río de la Plata (si bien el centro de Barbados se abandonó después de unos cuantos años).[146] Se estableció también cierto número mayor de factorías para la administración de la venta de esclavos en las diferentes colonias españolas: en Cartagena de Indias, Veracruz, La Habana y Panamá, además de Buenos Aires. Se establecieron subfactorías en Portobelo y Santiago de Cuba, mientras que los agentes de la Compañía residieron en otros lugares: en la Ciudad de México, Lima, Arequipa, Potosí y Santiago de Chile.[147] En un principio, la Compañía obtuvo todos sus esclavos por un acuerdo de monopolio con la Real Compañía Africana, aunque en sus propios barcos. A partir de la década de 1720, sin embargo, los esclavos empezaron a ser suministrados por los comerciantes particulares y por la propia Compañía del Mar del Sur, mientras que con el tiempo, la Compañía llegó a comprar una proporción cada vez mayor de esclavos directamente en las Indias Occidentales británicas.[148] Así, durante la vida del Asiento británico, sólo 16% de los esclavos de la Compañía se transportaron a las colonias españolas directamente desde África (la mayoría de

ellos al Río de la Plata); casi 60% se enviaron desde Jamaica, mientras que Barbados y San Cristóbal suministraron otro 19%.[149] En el Caribe, los agentes de la Compañía en Jamaica supervisaron todos los aspectos del comercio, desde la adquisición de cargamentos para los navíos de esclavos hasta la compra o la recepción de los africanos. Los esclavos recién llegados se detenían en Kingston cerca de un mes para proporcionarles cuidados médicos de emergencia y ponerlos en forma antes de reenviarlos a los mercados hispanoamericanos.[150] La mayor parte de los viajes de esclavos a las colonias españolas se realizaba en navíos propios o rentados por la Compañía del Mar del Sur, pero para regiones más remotas donde la Compañía no tenía factorías se empleaba un sistema de licencias. Así, los comerciantes particulares compraban licencias que les permitían proveer esclavos a regiones tales como Santo Domingo, Puerto Rico, Nicaragua, Río de la Hacha o Santa Marta. En algunos años hasta una quinta parte de los esclavos suministrados por la Compañía del Mar del Sur era entregada por comerciantes particulares con licencia de esta forma.[151]

La factoría que la Compañía del Mar del Sur mantuvo en Buenos Aires merece mención especial. La estación de Buenos Aires fue única porque no sólo fue una factoría como las otras desperdigadas a través de las colonias españolas, sino que también fue uno de los centros principales de organización. Esta circunstancia fue impuesta por su aislamiento, muy al sur, en el Río de la Plata. A la vez, esta misma circunstancia significó que Buenos Aires recibió la mayoría de sus esclavos directamente de África (particularmente de Angola). La Compañía tenía derecho a enviar 1 200 "piezas de Indias" al año al Río de la Plata de su cuota total de 4 800. Igual que otras factorías de la Compañía del Mar del Sur, la de Buenos Aires estuvo acondicionada

con edificios para alojar tanto a esclavos como provisiones, y contó con tierras para producir alimentos para los africanos. Pero a diferencia de las demás, en Buenos Aires la Compañía tuvo además derecho a almacenar cualquier otro artículo que sobrase de su comercio de esclavos en las costas africanas.[152] Desde 1725 también disfrutó del derecho a exportar tierra adentro, al Alto y al Bajo Perú (los actuales Bolivia y Perú) y a Chile los esclavos que no se hubiesen vendido en Buenos Aires, una práctica llamada *internación.* Este permiso dio lugar a grandes caravanas de esclavos que consistían en hasta 400 hombres acompañados por uno o dos británicos y algunos asistentes españoles y africanos, quienes hacían una travesía de meses a través de las pampas y los Andes hasta su destino final. Tanto los almacenes de la Compañía como su derecho de internación proporcionaron unas posibilidades particularmente ricas para el contrabando, que se volvió extensísimo en el Río de la Plata. El intercambio de bienes se hizo principalmente en pieles de ganado, que ya fueron el producto principal de exportación de la región.[153]

Durante la vida del Asiento hasta su terminación *de facto* en 1739, los cálculos del número total de esclavos vendidos por la Compañía del Mar del Sur en Hispanoamérica varían entre 63 206 y 66 860 personas. Casi un tercio de estas personas (30%) se vendió a través de las factorías en el Istmo de Panamá, en Portobelo o en Panamá mismo, desde donde sus dueños españoles los transportaron a Perú. Otro cuarto más se vendió a través de la factoría de Buenos Aires. Los siguientes mercados en términos de relevancia fueron el de Cartagena de Indias (en la actual Colombia), con 16%, y Cuba, con 11%; Caracas en Venezuela y Veracruz en la Nueva España encabezaron la lista de los mercados menores. Una cifra total de exportaciones de afri-

canos de alrededor de 65 mil entre 1713 y 1739 implicaría que la Compañía del Mar del Sur vendió sólo la mitad de su cuota permitida de 4 800 "piezas de Indias" por año, aunque se ha sugerido que las exportaciones de esclavos de contrabando (y por lo tanto no registradas) pueden haber sumado desde un tercio hasta la mitad de la cifra registrada.[154] En conjunto, los esclavos exportados por la Compañía del Mar del Sur y por contrabandistas británicos pueden haber representado *cuatro quintas partes de todos los esclavos* que llegaron a Hispanoamérica durante el periodo del Asiento británico, y entre un tercio y un cuarto de todos los esclavos que los británicos llevaron al Nuevo Mundo. Una autoridad en el tema, por lo tanto, ha concluido razonablemente que "a todas luces, el asiento engendró una importante expansión en la porción de Inglaterra dentro del comercio internacional de esclavos".[155] El valor del comercio de la Compañía del Mar del Sur se trata en la conclusión de esta sección; basta con decir aquí que la rentabilidad del comercio de esclavos puede haber variado de una cifra mínima de menos de 2% hasta una máxima de más de 68%, en función de los mercados y las condiciones.[156]

El Tratado de Utrecht otorgó a los británicos más que el mero contrato de comercio de esclavos o Asiento. También les otorgó el derecho de enviar una embarcación de 500 toneladas a las grandes ferias comerciales realizadas en Portobelo y Veracruz.[157] Estas ferias comerciales, se recordará, en principio proporcionaban artículos europeos a todo México y Perú, y (de nuevo en teoría, pero rara vez en la práctica) se celebraban anualmente. En un tratado suplementario firmado en mayo de 1716, el tonelaje de lo que a menudo se llama (bastante erróneamente) el Navío Anual de la Compañía del Mar del Sur se aumentó a 650 toneladas, y se incluyeron disposiciones para

que comerciara sólo en América en caso de que ninguna flota española viajara en un año dado.[158] Este Navío Anual generó mayor atención y entusiasmo que cualquier otro aspecto de los derechos comerciales recién establecidos para Gran Bretaña en las colonias españolas. El Asiento, después de todo, proporcionó a la Compañía del Mar del Sur el derecho a establecer factorías en las colonias y a vender esclavos, pero el Navío Anual confirió el derecho a comerciar abiertamente con artículos manufacturados en el corazón mismo del sistema de comercio colonial español. Ésta fue una concesión sin precedentes, y contribuyó poderosamente en 1713 a dar la impresión de que se había abierto el camino para la penetración británica de los mercados hispanoamericanos a una escala mucho mayor.

En la práctica, estas esperanzas resultaron en parte ilusorias. Todo el comercio de la Compañía del Mar del Sur en Hispanoamérica estuvo sujeta, por fuerza, a la buena voluntad de España, de quien dependió que las estipulaciones formales del tratado no se vieran frustradas por obstrucciones informales o por simples retrasos burocráticos. En épocas de tensión entre Gran Bretaña y España, o en manos de ministros capaces, tácticas de este tipo se emplearon para obstaculizar tanto el comercio de esclavos de la Compañía como sus Navíos Anuales. En diferentes momentos, por ejemplo, se limitaron los movimientos de los consignatarios de la Compañía en América, o se otorgaron derechos de inspección y control sobre las actividades de la Compañía en las ferias comerciales a los Consulados hispanoamericanos. Al parecer las restricciones aumentaron en la década de 1730, cuando incluyeron la clausura temporal de la factoría de Panamá y la imposición de una cuota mínima de esclavos a importarse en cada embarcación (una medida anticontrabando).[159] Durante el tiempo de vida del Asiento britá-

nico, los ministros españoles echaron mano de cualquier pretexto con tal de negar los permisos necesarios a la Compañía para enviar Navíos Anuales, lo cual impidió cualquier tipo de intercambio comercial en ciertos años dados.[160] Las más importantes de todas las interrupciones al comercio vinieron durante los periodos de hostilidad abierta entre Gran Bretaña y España que marcaron estos años. Entre 1718 y 1719, y de nuevo a fines de la década de 1720, guerras breves llevaron a la suspensión obligatoria del comercio de la Compañía y a represalias contra los Navíos Anuales. Lo más grave fue la larga guerra que empezó en 1739 y que provocó la suspensión permanente del Asiento británico en el mismo año.[161]

Sin embargo, la importancia económica de los Navíos Anuales no debería subestimarse. Entre 1717 y 1733, la Compañía del Mar del Sur envió siete embarcaciones a comerciar a Portobelo y Veracruz. Estos navíos se vanagloriaron con nombres tales como *Royal Prince, Prince Frederick,* o *Royal Caroline,* lo cual reflejó los fuertes intereses de la realeza en la Compañía. El cargamento del *Royal George,* que comerció en la feria de Portobelo de 1723, tuvo un valor registrado de más de 250 mil libras, constituido principalmente por textiles, junto con medias, sombreros, espejos, hierro, papel y artículos misceláneos, entre ellos "dos cajas de arpas judías".[162] El valor total de los cargamentos registrados que se exportaron en los siete navíos (y en dos embarcaciones con licencias que fueron con ellos) fue de algo más de 2 100 000 de libras "con base en el costo real de las mercancías compradas por la Compañía".[163] Cuando se incluyen los artículos de contrabando transportados junto con las cargas registradas, puede suponerse que el valor real de los Navíos Anuales fue mucho más alto. Estos viajes y el comercio de la Compañía en general resultaron menos ventajosos que lo

que podría haberse esperado, como veremos a continuación. Pero aun así tuvieron un impacto catastrófico (para los españoles) en la mayoría de las ferias comerciales en las que participaron. Los artículos importados a menudo eran superiores a los que ofrecían los comerciantes españoles, y bastante más baratos; como resultado, los Navíos Anuales se quedaron con las primeras y más ricas partes del comercio de las ferias. En Portobelo, en 1722, el Navío Anual y los contrabandistas británicos "fueron casi los únicos responsables del eventual fracaso de la feria"; en Veracruz, entre 1723 y 1724, el *Royal Prince* desembarcó más de mil toneladas de mercancías, equivalentes a "la mitad del volumen de toda la 'flota' española". Situaciones similares ocurrieron en todas las ferias celebradas durante estos años; sólo cuando se encontraron medios para frustrar la actividad del Navío de la Compañía (como ocurrió en Veracruz entre 1725 y 1726) se pudo llevar a cabo una feria relativamente sana.[164]

El comercio de esclavos y los Navíos Anuales proporcionaron a los británicos un acceso legal a los mercados hispanoamericanos; ello, por supuesto, fue lo que distinguió a la época del Asiento. Pero este mismo acceso legal también proporcionó una rica oportunidad al contrabando. Como bien lo dijo Richard Pares, "todo el mundo podía ver que el Asiento y los Navíos Anuales conducirían al contrabando"; de hecho, "algunas cláusulas del tratado eran casi inútiles excepto como un pretexto para ello".[165] Así, se desarrollaron operaciones de contrabando muy amplias encubiertas por el Asiento que atrajeron la mirada tanto de los contemporáneos como de los historiadores.[166] Probablemente las perspectivas más ricas para el contrabando —a pesar de la naturaleza más espectacular de los Navíos Anuales— se derivaron del comercio de esclavos. Des-

pués de todo, el Asiento implicó el establecimiento de factorías británicas en los principales puertos hispanoamericanos, y también muchos viajes al año por parte de navíos de la Compañía con acceso legal a esos puertos. A menudo sólo se transportaron unos cuantos esclavos en cada embarcación, de modo que se generase el mayor número de viajes posible, y se pudiesen llevar bienes de contrabando a bordo cuyo valor excedía muchas veces al de los esclavos. En algunos casos no se transportó ningún esclavo en absoluto; en otros, se dice que los marineros blancos se disfrazaron de africanos para justificar los viajes.[167] Bajo los términos de su contrato, a la Compañía se le permitió además enviar una embarcación de 150 toneladas cada año para surtir provisiones a sus factorías, y estos navíos también resultaron ser vehículos ideales para el contrabando.[168] Junto con los esclavos africanos, por estos medios la Compañía exportó "artículos manufacturados de algodón, lana y herrería, además de harina, alquitrán, brea, carne de res y de cerdo, mercurio, latón, velamen, mulas, zapatos, y clavos".[169] El comercio de esclavos resultó ofrecer una oportunidad tan rica para el contrabando que George Nelson concluyó que hacia la década de 1730 "era en los barcos negreros, más que en los Navíos Anuales, donde se transportaba la fracción más grande —por lo menos 90%— de los bienes ilícitos bajo el esquema del Asiento".[170] Hemos visto ya que el contrabando fue particularmente vigoroso a través de la factoría de Buenos Aires, situada estratégicamente en el Río de la Plata.

Si bien probablemente sea correcto en su aseveración general de la primacía del comercio de esclavos, puede que el cálculo de Nelson exagere su dominio en el contrabando, ya que caben muy pocas dudas de que los Navíos Anuales también generaron un volumen significativo de contrabando. Estos navíos

también gozaban del acceso legal a puertos y ferias comerciales hispanoamericanos, y este acceso también podía explotarse tanto para el comercio justo como para el sucio. Las estrategias del contrabando se enfocaron en el transporte y la venta de muchos más artículos que aquellos permitidos bajo el esquema del Asiento. La falsa medición del espacio para el cargamento, la sobrecarga y el reaprovisionamiento de la bodega por parte de pequeñas embarcaciones que en apariencia llevaban artículos alimenticios y agua se utilizaron para aumentar el volumen de artículos mucho más allá de las 650 toneladas permitidas. Dichas prácticas podrían haberse detectado fácilmente, pero los oficiales de la Compañía resultaron ser expertos en distribuir sobornos, lo cual aseguró el consentimiento o la colaboración activa de la burocracia española. Para citar un solo ejemplo, en 1727 se afirmó que al virrey de la Nueva España se le habían brindado ricos regalos, incluida una espada incrustada con diamantes de un valor de 25 mil pesos y un reloj musical ("raro y desconocido en esas partes"), a cambio de brindar asistencia al viaje del *Prince Frederick*.[171] Como resultado de estas prácticas y otras similares, Nelson sugirió además que los bienes de contrabando tuvieron un valor equivalente a la mitad del cargamento legal de los Navíos Anuales despachados en 1730 y 1733 (las cifras respectivas fueron de 620 mil libras en bienes legales y 350 mil de contrabando). El mismo autor indicó un valor total de contrabando en los siete Navíos Anuales y dos barcos con licencias de "solamente unas 570 000 de libras".[172] Pero este y otros cálculos similares son complicados debido a que los mismos oficiales y empleados de la Compañía del Mar del Sur participaron en un contrabando muy significativo, en gran medida a espaldas de la misma Compañía. Así, los marineros de paquebotes llevaron mercancías privadas para comerciantes de Jamaica, mientras que "los oficiales de las embar-

caciones temían más que los representantes de la Compañía se enterasen de la verdadera dimensión de sus operaciones que a los propios funcionarios de la aduana españoles".[173] En 1728 un diplomático español sobornó a un ex consignatario en Portobelo y Cartagena, junto con el secretario y el contable principal de la Compañía del Mar del Sur, y adquirió papeles de ambos hombres que dieron una idea de la envergadura del contrabando bajo el esquema del Asiento, y causaron por un momento cierta dificultad a los británicos.[174]

Paradójicamente, la concesión del Asiento a la Compañía del Mar del Sur, que fue acogida con júbilo en Gran Bretaña, fue considerada por muchos en Jamaica como una catástrofe. Vimos en la sección anterior que en esta isla se había desarrollado un rico comercio de contrabando con las colonias españolas, en especial desde alrededor de 1670, el cual continuó durante la Guerra de Sucesión. Sin embargo, el otorgamiento de derechos comerciales exclusivos a la Compañía del Mar del Sur en 1713 pareció amenazar estos intercambios. Por un lado, el acceso legal de la Compañía a los mercados hispanoamericanos y el fuerte respaldo real le dio una enorme ventaja competitiva con respecto a los contrabandistas particulares. Por otro lado, el mismo Asiento incluyó como condición explícita que los británicos eliminaran cualquier comercio clandestino.[175] Estos factores dieron pie a que los jamaiquinos temiesen por su propia participación en el contrabando; ya desde diciembre de 1713 la Asamblea predijo que: "esta isla ahora probablemente se vuelva la menor de todas las colonias de Su Majestad en América, ya que hemos perdido los beneficios de enviar artículos textiles, las manufacturas de Gran Bretaña, y los productos agrícolas de las colonias del Norte de Su Majestad, así como negros a los súbditos de España en América debido al Asiento recientemen-

te establecido”.[176] Durante toda la existencia del Asiento británico los jamaiquinos siguieron lamentándose de la pérdida del comercio de contrabando privado, o criticando su concentración en manos de la Compañía del Mar del Sur. También hubo una dimensión económica más amplia de estas preocupaciones basada en la idea de que la Compañía desviaba a los mejores esclavos hacia los mercados hispanoamericanos, en detrimento de la economía de plantaciones de Jamaica. El resultado fue una gran controversia que se dio tanto por medio de la Asamblea como mediante una profusión de panfletos; quienes apoyaron a la Compañía respondieron ridiculizando las reivindicaciones jamaiquinas y haciendo hincapié en las ventajas económicas que supuestamente otorgaría el Asiento a Gran Bretaña. Y ésta no fue una simple guerra de palabras: la Asamblea de Jamaica buscó repetidamente atacar el comercio de la Compañía al imponer impuestos irregulares a los esclavos exportados desde la isla, mientras que la Compañía ejerció su influencia en las colonias españolas para tratar de que se confiscara a los esclavos de contrabando.[177]

En términos generales, el gobierno británico apoyó los intereses de la Compañía del Mar del Sur por sobre los de los comerciantes particulares, de manera que la Compañía llevara las de ganar.[178] Hasta su suspensión en 1739, es casi un hecho que el grueso del contrabando británico pasó a través de los canales controlados por el Asiento. Pero esto no significó de ninguna manera que el contrabando privado desde Jamaica haya cesado del todo durante la era del Asiento. Continuó en cierto nivel a lo largo de estos años, y floreció durante los periodos en los que el comercio de la Compañía se suspendió debido a las hostilidades, lo cual les permitió a los contrabandistas recuperar su antigua primacía. Así, durante la breve guerra de 1718 a 1719

un español en Jamaica registró los viajes de más de 250 navíos cuyo destino conocido o probable eran las colonias españolas. Al menos dos tercios de estos navíos se dirigieron a Cuba, mientras que pequeñas flotas de contrabandistas también comerciaron con la costa de Portobelo.[179] El contrabando a esta escala cesó una vez más con el fin de las hostilidades, y el principio de la década de 1720 fue testigo de una campaña española particularmente vigorosa contra el comercio ilícito en América.[180] Sin embargo, un auge similar ocurrió durante otra corta guerra a fines de los años veinte, cuando una expedición naval británica a cargo del almirante Hosier neutralizó todas las medidas españolas anticontrabando.[181] Además, el contrabando tampoco se limitó únicamente a estos periodos de guerra; en la feria comercial de Portobelo de 1722, por ejemplo, el impacto del Navío Anual, si bien fue considerable, resultó "pequeño comparado con el de los contrabandistas", quienes se concentraron en las bahías cercanas.[182] Es interesante apuntar que al menos una parte de este comercio era realizado aún por navíos cuyos viajes se originaban en Gran Bretaña, y los cuales meramente hacían breve escala en Jamaica o Barbados. Otra importante rama fue la de los capitanes de navíos de la Marina Real británica asignada para proteger los transportes de Jamaica, ya que "el comercio con los colonos españoles se realizaba incluso en las cubiertas de navíos de guerra" — el objeto de frecuentes informes y quejas.[183] En suma, siguió habiendo cierto contrabando privado a lo largo de estos años, más allá del alcance de la Compañía del Mar del Sur y en competencia abierta con ella.

Las acciones españolas en contra de los contrabandistas británicos persistieron durante los años del Asiento, y se ha calculado que no menos de 77 navíos británicos fueron capturados por los españoles durante el periodo de 1713 a 1731. La inten-

sidad de las operaciones anticontrabando varió a través del tiempo, de manera que la mitad de los barcos británicos fue tomada entre 1727 y 1731.[184] Sin embargo, no fue sino hasta fines de la década de 1730 cuando las capturas llegaron a ser fuente de graves disputas entre las dos naciones. Nueve embarcaciones británicas fueron tomadas por españoles en 1735, y 11 en 1737, y estas "depredaciones" fueron explotadas como *casus belli* por una facción mercantil en Gran Bretaña que se teñía ya de guerra. A pesar de los mejores esfuerzos del primer ministro Walpole y de otros más, los eventos escalaron a una espiral fuera de control, y finalmente se declaró la guerra en octubre de 1739.[185] El estallido de la guerra trajo consigo la suspensión inmediata del Asiento, y por lo tanto del comercio de la Compañía del Mar del Sur en las Indias Occidentales, el cual nunca más fue restaurado. Si bien se realizaron algunas acciones para recomenzar las operaciones después de la paz en 1748, fue poco lo que se logró, y el Asiento británico, obtenido con tanta fanfarria en 1713, se terminó formalmente de mutuo acuerdo en 1750.[186]

Parece sorprendente que los cálculos acerca del valor del comercio británico con Hispanoamérica durante los años del Asiento —cuando, después de todo, una buena parte de él era legal y estaba administrado por una compañía británica registrada— sean tan vagos y problemáticos como para otros periodos. Y, sin embargo, los cálculos del valor del comercio bajo el esquema del Asiento varían enormemente. Incluyen cifras que están infladas sin lugar a dudas; por ejemplo, el escritor hispanoamericano Dionisio de Alcedo y Herrera sugirió que los británicos extrajeron 224 millones de pesos de Hispanoamérica entre 1713 y 1739 (quizá 50 millones de libras en total, o casi dos millones al año), una cifra francamente increíble.[187] Nel-

son pensó que el comercio lícito e ilícito de esclavos y los Navíos Anuales valieron un promedio de 600 mil libras al año entre 1730 y 1739, o seis millones en toda la década, con base en cálculos más bien dudosos. Este autor atribuyó unas cinco millones de libras de estas utilidades al comercio de esclavos, y un millón a los dos Navíos Anuales.[188] En mi opinión, los cálculos más creíbles acerca del valor total del comercio británico con las colonias españolas —la suma del comercio legal e ilegal de la Compañía del Mar del Sur y el contrabando privado— son más conservadores, con un mínimo de 300 mil libras por año entre 1713 y 1739 (si bien hay cálculos aún más bajos).[189] Tales cifras no pueden considerarse sino como meras aproximaciones, aunque sí implican un aumento sustancial con respecto al promedio de 100 mil a 200 mil libras sugerido para el periodo de 1670 a 1713. Una tesis doctoral dedicada al tema sugiere que cualquiera que sea el valor de las ventas, el comercio de la Compañía del Mar del Sur no fue "particularmente rentable", debido en gran medida a que se administró de manera inepta y fue objeto de frecuentes interrupciones por la guerra y las capturas.[190] De hecho, un estudio anterior incluso concluyó que la posesión del Asiento lesionó los intereses británicos y los llevó a una pérdida de terreno en el comercio con las colonias españolas en favor de los franceses.[191] Sin embargo, el hecho de que los socios de la Compañía recibieran rendimientos mediocres por supuesto no impidió que los fabricantes individuales, comerciantes, capitanes de barcos y oficiales de la Compañía obtuvieran sus propias ganancias. Los observadores y ministros de gobierno españoles no tuvieron duda de que los años del Asiento habían marcado otra etapa más en la penetración comercial británica de su imperio, la cual brindó a los británicos experiencia e inteligencia invaluables acerca de los

mercados hispanoamericanos.[192]

EL COMERCIO DE CONTRABANDO EN EL CARIBE, 1739-1763

La guerra del Asiento (o de la Oreja de Jenkins) que empezó en 1739 se fusionó más tarde con el conflicto europeo más amplio por la sucesión austriaca, y no se apagó sino hasta 1748. Con el colapso del comercio legal de la Compañía del Mar del Sur, el comercio angloespañol en el Caribe entonces se revirtió a una actividad puramente de contrabando, a cargo de comerciantes particulares con base en Jamaica y otros lugares. Mientras que este contrabando se realizó por toda la región, algunos autores sugieren que se concentró sobre todo en Centroamérica, desde Campeche hasta Costa Rica, y en Cuba y Santo Domingo.[193] Durante la guerra, una característica sorprendente del comercio fue el grado de protección que le concedió la Marina Real británica. Por un lado, se otorgaron convoyes a los contrabandistas que comerciaban en puertos cerca de Cartagena de Indias o en la costa meridional de Cuba. Por otro, cuando el almirante Vernon capturó Portobelo a finales de 1739, no sólo demolió sus fortificaciones, en parte para asistir a los contrabandistas, sino que perdonó al pueblo y emitió una proclamación en la que invitó a los españoles a "un comercio libre con todos los súbditos de Su Majestad".[194] Entre 1742 y 1749, Roatán, la más grande de las Islas de la Bahía cerca de la costa norte de Honduras, también fue ocupada por los británicos, ofreciendo otra base potencial del contrabando.[195] En estas circunstancias, parece que el comercio floreció; la Asamblea de Jamaica notó que durante la guerra "se realizó un comercio muy exitoso con los dominios españoles en América; a través del cual se exportaron bienes de procedencia y manufactura inglesas en enorme cantidad, y una gran entrada de dinero fluyó

en su isla, la mayor parte del cual finalmente se centró en Gran Bretaña”.[196] Las expediciones de contrabando se realizaron típicamente en goletas y bergantines de 50 a 120 toneladas, con cargamentos de manufacturas y provisiones, y retornos principalmente en plata. Un relato detallado sugirió que las utilidades en una operación de 12 mil libras podían llegar a las 1 725 libras (apenas debajo de 15%) después de todos los gastos, pero es casi seguro que esta cifra subestima la rentabilidad típica.[197] Parece que el comercio tuvo un auge especial durante los primeros años de la guerra, y quizá decayó hasta cierto punto a partir de 1743.[198] Se supone que fue particularmente fuerte en Nueva Granada, donde un cálculo sugirió que se confiscaron más de siete millones de pesos en bienes de contrabando entre 1739 y 1749 tan sólo en Cartagena.[199] Faltan cálculos confiables de su valor total durante los tiempos de guerra; baste notar que el contrabando británico y la acción naval conspiraron para ocasionar la suspensión permanente de las flotas comerciales españolas a Portobelo y Panamá, activas durante casi dos siglos.[200]

Dos historias del comercio británico con las colonias españolas a mediados del siglo XVIII ofrecen una rica información acerca de sus características y operación generales.[201] Los británicos vendían un amplio rango de mercancías en los mercados hispanoamericanos. Los textiles eran los más importantes, entre los cuales los artículos de lana aún lideraban la lista, mientras que los de algodón eran objeto de restricciones legislativas domésticas (de todas formas, se vendían grandes cantidades de algodones de la India Oriental). Los textiles de lino también avanzaban rápidamente por entonces. La mayor parte de estos textiles no estaba confeccionada, aunque sí figuraba un rango de manufacturas como medias, hilo, lazo, encaje, som-

breros (tanto de fieltro como de castor) y artículos de piel trabajada (entre ellos zapatos). Otra categoría significativa era la de manufacturas de metal, que abarcaban una amplia gama de herramientas, cubiertos, cerrojos, bisagras, cuchillos, lámparas, relojes y otras mercancías. Las manufacturas misceláneas incluían el vidrio y los artículos de cerámica (platos y tazas, cafeteras y teteras, platones de cocina y tarros para almacenar), muebles (escritorios, sillas, guardarropas y cofres), joyería, libros, papel, velas y cera, jabón, naipes, piedras de afilar y artículos para barcos como cuerdas y velamen. Varios de estos artículos (por ejemplo los muebles y la vidriería) incluían artículos de lujo. Los alimentos también ocupaban un lugar prominente entre las exportaciones británicas, y abarcaban harina, galletas, puerco y res en salazón, alcoholes embotellados, queso, mantequilla, pescado en salazón y especies de las Indias Orientales. La harina (a menudo producida en Norteamérica) era particularmente significativa, y gran parte del comercio de alimentos se realizaba bajo licencia de los gobernadores en las colonias españolas.[202] Los esclavos africanos formaban una categoría aparte, y hemos visto que alrededor de 65 mil esclavos se vendieron en las colonias españolas entre 1713 y 1739; otro cálculo sugiere que entre 1700 y 1786 se exportó un total de 160 mil africanos desde Jamaica (es decir, más de un cuarto de aquellos que se importaron a la isla).[203] El carácter de los cargamentos de regreso de las colonias españolas varió poco con el paso del tiempo; consistía en plata, tintes y maderas para teñir, drogas, ganado para las plantaciones británicas, alimentos, y algunos productos misceláneos. Estas mercancías y su importancia relativa se tratan ampliamente en el capítulo 3.

Los mecanismos utilizados en estos años por los británicos para vender sus mercancías fueron típicos del contrabando en

el Caribe desde sus orígenes. Incluían el comercio clandestino en tramos aislados de la costa, argucias para obtener acceso a los puertos hispanoamericanos (entre ellas simular que estaban en peligro o que llevaban mensajes de los gobernadores británicos), y el uso aparentemente extensivo de la pesca para enmascarar el contrabando. Héctor Ramos ha esbozado una caricatura curiosa del contrabandista típico que hace hincapié en las características del típico *desperado* o bandido del mar; pero puede que ésta sólo represente a parte de un grupo que también incluía a comerciantes británicos perfectamente respetables.[204] Los miembros de la comunidad judía en Jamaica al parecer continuaron ejerciendo un papel de una influencia desproporcionada.[205] Los contrabandistas por lo general empleaban pequeños navíos tales como balandras y goletas, o a veces incluso simples lanchas; cuando utilizaban embarcaciones más grandes, éstas iban a menudo fuertemente armadas.[206] La mayor parte de las ventas a los españoles se realizó a cambio de dinero en efectivo o (cuando lo obligaban las circunstancias) por trueque, pero los británicos también ofrecieron crédito, una innovación que según Pantaleão fue frecuente y tuvo el efecto de vincular a los comerciantes españoles con los británicos.[207] Sin embargo, las quejas por deudas impagadas por los hispanoamericanos fueron frecuentes. Es importante mencionar que, además de las transacciones puramente comerciales, los británicos también transportaron grandes cantidades de plata hacia Europa a cuenta de los hispanoamericanos. Así, los españoles dieron su dinero a cambio de cartas de crédito que garantizaban el pago en España; de esta manera evadieron los altos impuestos, e incluso el riesgo de confiscación, inherente al envío de fondos a través del sistema de comercio formal. Los británicos cobraron una cuota de entre 6 y 10% por este servicio, pero incluyeron una "prima especial de seguro contra todo

riesgo" y fue muy popular.[208]

Jamaica siguió siendo por mucho la base más importante para el contrabando británico a mediados del siglo XVIII; de hecho, hasta la Paz de París de 1763 tuvo pocos rivales. La esfera de influencia comercial de Jamaica cubrió la mayor parte del Caribe, incluida la totalidad de la costa norte de Sudamérica hasta la desembocadura del Orinoco al este, las costas caribeñas de Panamá y Centroamérica, y todo México hasta Tampico y puntos más al norte.[209] Fue particularmente fuerte en Cuba, y también llegó hasta la Florida y Santo Domingo (si bien aparentemente no Puerto Rico). Una segunda base más pequeña para el contrabando se situaba entre los asentamientos británicos desperdigados y cambiantes de la Bahía de Honduras y la Costa de Mosquitos, que habían sido fundados en el siglo XVII principalmente por taladores de palo de Campeche y otros árboles con madera para teñir. Estos asentamientos comerciaron con los españoles de Guatemala y Nicaragua, y a veces quizás incluso con los de Veracruz, mucho más al norte.[210] Existe una historiografía detallada sobre el contrabando británico en Centroamérica durante este periodo, desde Guatemala hasta Costa Rica.[211] En Honduras, el puerto principal fue Trujillo, donde los británicos establecieron una fuerte presencia, y desde donde las mercancías se distribuían hasta Nicaragua y San Salvador.[212] En Costa Rica, el centro clave fue el pueblo de Matina, cerca de la costa norte, donde el cacao se volvió el medio principal de intercambio y se establecieron ferias comerciales a las que asistían los mercaderes de Jamaica.[213] Las pequeñas islas británicas en las Antillas Menores, incluida Barbados, trataron con Puerto Rico y con Trinidad y el oriente venezolano, pero sólo a niveles bajos. Finalmente, aun se realizaban algunas transacciones directas desde Gran Bretaña que no pasa-

ban por los centros de distribución de mercancías del Caribe, pero éstas fueron más bien excepciones. El secretario de Estado español José de Carvajal y Lancaster observó en 1753 que "es muy raro el navío que se carga en el Támesis para ir en derechura a nuestras costas. Lo común es ir a sus colonias, vender allí a los colonistas, y éstos hacen con aquellos géneros el contrabando en nuestros Dominios".[214] Durante este periodo, los británicos siguieron enfrentando una dura competencia por parte de sus rivales extranjeros en varios mercados hispanoamericanos: de los holandeses en Venezuela y hasta Santa Marta hacia el oeste, y de los franceses en Santo Domingo (donde dominaron) y en Cuba (donde compitieron vigorosamente con Jamaica).[215]

El final de la guerra en 1748 y el retorno a condiciones de tiempos de paz estuvieron acompañados por una depresión en el comercio hispanoamericano en el Caribe. Para 1752, la Asamblea de Jamaica declaró que "no llegaba ni una cuarta parte del dinero de antes la guerra, y ni una vigésima parte de lo que entraba durante la misma".[216] El gobernador de Jamaica confirmó que "una marcada caída" había tenido lugar en el comercio con los españoles americanos, del cual quedaba solamente cierto pequeño comercio de mulas con Río de la Hacha.[217] Puede que la depresión haya comenzado un poco antes, ya que algunos comerciantes británicos "ordenaron a sus Consignatarios enviarles sus mercancías de vuelta a Inglaterra, y en efecto se enviaron grandes cantidades de regreso desde el año de 1746 hasta 1748".[218] La evidencia de una crisis en esta época no está exenta de ambigüedad; el historiador jamaiquino Edward Long estimó el valor de las exportaciones de esclavos en 112 500 libras alrededor de 1750, con exportaciones de mercancías de un valor similar.[219] Pero en la medida en que

haya habido una caída, los observadores la atribuyeron a la agresiva actividad anticontrabando por parte de los españoles, o (lo que es más convincente) sencillamente a un exceso de oferta en el mercado.[220] Es interesante que otros hayan culpado a las reformas españolas de tiempos de guerra, las cuales suspendieron las flotas de comercio hacia Sudamérica para sustituirlas con barcos de registro que navegaban bajo licencia individual, y abrieron la ruta hacia el Pacífico a través de Cabo de Hornos por primera vez desde el siglo XVI.[221] Una década más tarde se observó que el comercio de Jamaica había "decrecido significativamente, debido a que a los reinos de Perú, Santa Fe, etc. se les surte ahora con bienes europeos a través de embarcaciones que van allí desde Cádiz rodeando directamente el Cabo de Hornos".[222] Tony McFarlane ha observado que "los contemporáneos creían que las embarcaciones registradas habían acabado con las flagrantes violaciones al monopolio español que eran comunes en la primera mitad del siglo XVIII", y sin duda las confiscaciones de contrabando en Cartagena de Indias cayeron de manera dramática en los años cincuenta de ese siglo. Sin embargo, este punto no debería exagerarse, ya que cualquier efecto que pudiese haber tenido en el contrabando fue de corta duración.[223]

Los años que siguieron a la guerra también atestiguaron una importante alteración en la operación del comercio angloespañol, la cual tendría consecuencias de gran alcance. Desde esta época, grandes números de españoles empezaron a comerciar en las colonias británicas, en particular en Jamaica, mientras que el contrabando británico en Hispanoamérica declinó repentinamente. Este cambio de los navíos británicos hacia los barcos "españoles" (en su mayoría criollos) como medio principal de transporte del comercio fue ampliamente comentado

por observadores británicos. Un escritor señaló que desde 1751 los españoles "comenzaron a venir en sus propios barcos, y traían dinero y mulas a casi todos los puertos de la isla [de Jamaica], para llevarse las manufacturas de Gran Bretaña".[224] Otro comentó en 1764 que "desde hace cierto tiempo apenas si hemos tenido importación directa de plata a cambio de las manufacturas de este reino, salvo por lo que los españoles han arriesgado en sus propios barcos hacia Jamaica".[225] Dos oficiales legales de la Corona observaron que la acción anticontrabando española había "llevado a los españoles (por el mismo camino del comercio clandestino) a traer Plata a las colonias, y disuadido a los ingleses de buscarlo en las costas españolas".[226] Estas opiniones no fueron unánimes; otro testigo afirmó que los contrabandistas británicos aún realizaban la mayor parte del comercio, y también que "muchos navíos hacen viajes cortos entre ambos estados, y se las arreglan hábilmente para pertenecer a una u otra nación, según les convenga".[227] Por lo general, sin embargo, los británicos estuvieron convencidos de que se había dado un gran cambio en el modo de operación del comercio con las colonias españolas.

Ya hemos visto que ésta no fue de ninguna manera la primera vez que los españoles comerciaron en las islas británicas. A fines del siglo XVII es posible que el negocio haya estado compartido de manera casi equitativa con los mercaderes hispanoamericanos, a quienes se alentaba a que fueran a los puertos británicos, especialmente para el comercio de esclavos africanos. Pero después de 1700 los británicos claramente llevaron la delantera, ya sea mediante el contrabando privado durante dos importantes guerras entre 1702 a 1713, y 1739 a 1748, o a través del Asiento de la Compañía del Mar del Sur, de 1713 a 1739, cuando los británicos gozaron de acceso legal a los puer-

tos españoles y naturalmente predominaron.[228] No fue sino hacia 1750 cuando el comercio por parte de los españoles en las colonias británicas se expandió ampliamente, al grado de que a partir de este momento ellos realizaron el grueso del mismo.[229]

Hasta años recientes no quedó en absoluto claro qué fue lo que ocasionó este cambio significativo en las relaciones comerciales. Algunos contemporáneos culparon a una acción más fuerte en contra del contrabando en las colonias españolas, aunque dada la ineficacia general de este tipo de acciones, el argumento no sonó nunca muy convincente. En los últimos años ha quedado cada vez más claro que el control por parte de los mercaderes hispanoamericanos del comercio angloespañol en el Caribe debe haber sido producto de los cambios profundos que tuvieron lugar en el comercio atlántico español durante la década anterior. Estos cambios incluyeron la suspensión definitiva del sistema de *galeones* y su sustitución por el uso de navíos de registro sueltos para el suministro de los mercados sudamericanos en la década de 1730, y la apertura al comercio de la ruta del Cabo de Hornos en 1740. En 2010 Xabier Lamikiz publicó un estudio clave en el que exploró de manera detallada y persuasiva el impacto profundo del cambio hacia los navíos de registro en todo el sistema atlántico español.[230] En 2012 Mariano Bonialián publicó otro estudio clave en el que analiza el enorme impacto del sistema de registros y la ruta del Cabo de Hornos sobre el comercio español en el Pacifico.[231] Otros estudios siguieron a éstos, e igualmente mostraron cómo todo el sistema comercial español en América se vio afectado y alterado por estas reformas. Si bien el mecanismo preciso queda por establecerse, es casi seguro que el cambio hacia el predominio de los mercaderes hispanoamericanos en el comercio an-

gloespañol en el Caribe fuera producto de estos mismos procesos.[232] Y cualquiera que fuera su causa, este cambio resultó crucial para el desarrollo del comercio hasta bien entrado el siglo XIX. En 1766, como veremos en el capítulo 2, los británicos abrieron puertos libres en las Indias Occidentales, sobre todo para proveer a los comerciantes españoles, y estos puertos libres entonces se convirtieron en el factor más determinante del rápido crecimiento del comercio angloespañol durante las siguientes décadas.

La paz que empezó en 1748 duró solamente ocho años, hasta el estallido de la Guerra de los Siete Años entre Gran Bretaña y Francia en 1756. A este periodo, que abarca tanto la paz como la guerra que la siguió, se le ha llamado "la época de oro del contrabando", si bien esto parece cuestionable, en el mejor de los casos.[233] Después de la depresión de posguerra, el comercio al parecer siguió siendo modesto en los inicios de los años cincuenta. Es verdad que un informe español de 1753 indicó que el contrabando en Cuba continuaba por toda la costa "sin estorbos y abundantemente, por los puertos, fondeaderos y playas". La Habana y Santiago de Cuba eran sitios populares para el contrabando, mientras que Puerto Príncipe se dedicaba de manera casi exclusiva a este tráfico ilegal.[234] En la misma vena, el gobernador de Jamaica declaró sobre este periodo que "los españoles solían venir a esta isla y traer grandes sumas de dinero […] También solían venir desde Cuba a la parte norte de esta isla en pequeños barcos con mulas y ganado, a cambio de los cuales se llevaban bienes textiles". Pero el mismo oficial describió lo que parece un comercio francamente limitado: "Había entre quince y veinte barcos empleados en el comercio costero español hacia Aruba y Río de la Hacha, que llevaban algo de ron y textiles y a cambio importaban unas 2 000 mulas y ganado as-

tado anualmente".[235] Un observador francés calculó el valor de las exportaciones de plata de Jamaica a Gran Bretaña, derivadas del comercio con los españoles, en apenas 300 mil pesos, o unas 67 500 libras, en una obra publicada en 1758 —el más bajo de estos cálculos para todo el siglo XVIII.[236] En 1759, en un intento por impedir que España se sumara a la guerra, los británicos ordenaron a sus gobernadores en las Indias Occidentales tomar acciones para evitar el contrabando, y para 1760 había caído de manera notoria la moneda circulante en Jamaica, en parte debido a la interrupción del comercio español.[237]

Después de permanecer neutral durante los primeros cinco años, España finalmente entró en la guerra como aliada de Francia y enemiga de Gran Bretaña en enero de 1762. La mayoría de los académicos concuerda en que el comercio fue un factor crucial en esta aciaga y (como se reveló al poco tiempo) desastrosa decisión. Carlos III comunicó al embajador francés varias veces entre 1760 y 1761 que "estaba decidido a acabar con este comercio ilícito de los británicos, al cual consideraba uno de los peores peligros para la seguridad de su imperio".[238] Este objetivo se extendía no sólo al Caribe, sino también al contrabando a través de España, el cual Carlos esperaba frustrar al abrogar y renegociar los tratados comerciales que beneficiaban a los británicos.[239] La entrada de los españoles a la guerra le dio —por un breve lapso— otro golpe al comercio, ya que la Marina Real y los corsarios confiscaron las embarcaciones españolas. Pero le siguió una recuperación rápida y otro auge entre 1761 y 1763. El capitán de un barco español dijo ahora ser testigo de 400 navíos de contrabando que operaban por las costas de la Nueva España.[240] Más tarde, un almirante británico afirmó que, antes de que se aprobara el Acta de Puer-

tos Libres en 1766, Jamaica "tenía cerca de un centenar de balandros de vela que le pertenecían, empleados en transportar las manufacturas de Gran Bretaña a la Tierra Firme y a las islas españolas y francesas"; a cambio se llevaban "por lo general mulas y plata".[241]

Por mucho, las consecuencias comerciales más significativas de la guerra derivaron de las rápidas victorias británicas, y en especial de la toma de La Habana en Cuba y Manila en las Filipinas. La Habana era uno de los grandes centros estratégicos del imperio español; su pérdida fue un golpe durísimo, el cual a menudo se considera como un hito clave y catalizador para las reformas imperiales españolas de finales del siglo XVIII.[242] Durante los 10 meses de ocupación británica (de agosto de 1762 a junio de 1763) tuvo lugar un gran auge en el comercio que reflejaba las energías comerciales reprimidas de un puerto y un país crónicamente subabastecidos por parte de su metrópolis. Cerca de 96 navíos británicos inundaron La Habana, en contraste con el puñado de embarcaciones españolas que llegaba allí en un año típico.[243] Un grupo de unas dos docenas de comerciantes británicos y angloamericanos se establecieron en la ciudad, ya sea como consignatarios o socios de establecimientos de Gran Bretaña y Jamaica. A un tal John Kennion se le otorgó el monopolio del comercio de esclavos con la Cuba controlada por los británicos, y el comercio prosperó. Se importaron cuando menos 3 262 africanos, en contraste con una cifra de sólo unas cuantas centenas en un año típico. También se importaron cantidades muy grandes de licores, en su mayoría de Jamaica, junto con telas, ropa y alimentos de Norteamérica.[244] Y el impacto de la ocupación se sintió en otros lados, ya que los viajes de los refugiados españoles a otras colonias proporcionaron una coartada útil para el contrabando. Los bri-

tánicos acogieron los navíos españoles en La Habana para establecer relaciones comerciales con ellos, y en febrero de 1763 un buque de guerra británico y dos mercantes de Cuba arribaron a Veracruz, donde lograron desembarcar un cargamento de contrabando consistente en cacao, textiles, y hierro.[245]

Para concluir este estudio introductorio del comercio británico con Hispanoamérica desde sus orígenes: ¿cuál fue el verdadero valor del comercio a través del Caribe en la víspera de la Paz de París de 1763? Una investigación española concluyó en retrospectiva que las pérdidas en plata y otros productos en favor del contrabando ascendieron a cerca de 12 millones de pesos entre 1747 y 1761.[246] Los británicos fueron responsables del grueso de esta suma, equivalente a unos 2 700 000 de libras, o un poco menos de 200 mil libras al año. (De manera confusa, en otro sitio se menciona la misma cifra, aparentemente de la misma fuente, pero para el periodo de 1757 a 1761.)[247] Un estudio británico subsiguiente arrojó una cifra comparable, "no menor a un millón de dólares anuales" (cerca de 225 mil libras), aparentemente en referencia al periodo anterior a 1761.[248] Otro cálculo del valor del comercio británico es de 175 mil libras en 1761, considerado "un año muy pobre".[249] Un cálculo español muy citado para el mismo año, de seis millones de pesos, o alrededor de 1 350 000 libras, es sin duda una exageración, a menos que incluya también el comercio que pasaba por los puertos en España.[250] Así pues, de manera muy tentativa podríamos concluir que los británicos vendieron mercancías en Hispanoamérica por un valor cercano a las 200 mil libras anuales entre la Guerra de la Sucesión Austriaca y la Paz de París. Las exportaciones de plata de Jamaica a Gran Bretaña promediaban aproximadamente 140 mil libras al año entre 1748 y 1765, lo cual podría apoyar la noción de un comer-

cio con un valor de alrededor de 200 mil libras, si se toma en cuenta el dinero que se quedaba en la isla o se exportaba hacia otros lados.[251] Estas cifras no incluyen el comercio con Cuba durante la ocupación británica, el cual tuvo un valor no menor a 250 mil libras esterlinas en 1763, su mejor año.[252] Muchas de estas exportaciones se transportaron a Cuba directamente desde Gran Bretaña una vez que las noticias de la conquista se dieron a conocer allá.

NOTAS AL PIE

[1] De una cita de Bartolomé de las Casas, en Deagan y Cruxent, *Columbus's Outpost among the Tainos*, p. 20.

[2] Wright, "Rescates: With Special Reference to Cuba, 1599-1610", p. 335.

[3] Andrews, "Beyond the Equinoctial", p. 5.

[4] Fisher, *The Economic Aspects of Spanish Imperialism*, p. 77.

[5] Andrews, "Beyond the Equinoctial", *passim.*

[6] La obra principal es Connell-Smith, *Forerunners of Drake*.

[7] Sobre Thorne y estos mercaderes ingleses tempranos, véase Ita Rubio, "La presencia británica en el Caribe", pp. 18-28, y, de la misma autora, "Mercaderes ingleses en el Caribe"; también Ortega y Medina, *El conflicto anglo-español*, pp. 31-37.

[8] Connell-Smith, "English Merchants Trading to the New World", *passim.*

[9] Connell-Smith, "English Merchants Trading to the New World", pp. 63-65.

[10] Connell-Smith, "English Merchants Trading to the New World", pp. 65-66.

[11] Andrews, *The Spanish Caribbean*.

[12] Véase por ejemplo Fisher, *The Economic Aspects of Spanish Imperialism*, pp. 46-56; Rodríguez Lorenzo, *La carrera de Indias*.

[13] Más tarde se establecieron otros consulados, por ejemplo en Veracruz y La Habana. Stein y Stein, *Silver, Trade, and War* y *Apogee of Empire*, siguen el desarrollo y el contexto de la política comercial con gran detalle.

[14] García Fuentes, *El comercio español con América*; Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade*.

[15] Lynch, *The Hispanic World*, pp. 233, 248, sugiere que la penetración relevante data de los años veinte del siglo XVII; véase también García Fuentes, *El comercio español con América*, p. 44.

[16] Christelow, "Great Britain and the Trades", p. 3, probablemente con base en Anónimo, "Considerations on the Laws […] so far as they relate to the bullion trade" [*ca* 1765], B.L., Add. Mss. 35 911, ff. 109-115v.

[17] Sobre la naturalización, véase Lynch, *The Hispanic World*, pp. 245-246; Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, p. 73. Muy pocos ingleses se naturalizaron durante los siglos XVII y XVIII.

[18] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, p. 82.

[19] Sobre la metodología del contrabando en el comercio español en el Atlántico, véase en particular Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, pp. 77-82; los mismos autores, *Apogee of Empire*, pp. 198-199, y García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico*, 1, pp. 216-223.

[20] El Tratado de 1667 se reproduce en su totalidad en Postlethwayt, *Universal Dictionary of Trade*, 2, pp. 754-758. Sobre los derechos de tratado de los ingleses, véase Fernández Nadal, "Las negociaciones diplomáticas por las Indias", *passim*; Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, pp. 60-63, 86-171.

[21] Christelow, "Great Britain and the Trades", pp. 5-7. Los principales estudios sobre el comercio angloespañol, de Nadal Farreras y García Fernández, se enfocan en el siglo XVIII.

[22] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, pp. 61-62.

[23] Lynch, *The Hispanic World*, p. 248.

[24] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, p. 62.

[25] Antonio García-Baquero, una de las principales autoridades sobre el comercio español en el Atlántico, me informó que las mejores fuentes sobre el tema son las que están en los archivos notariales de Cádiz (comunicación personal, noviembre de 2000). Esto lo ratifica Connell-Smith, cuya obra se basa en los registros notariales; no obstante, el aprovechamiento de estas fuentes a nivel monográfico está fuera del alcance de un solo académico en el transcurso de un proyecto de investigación típico.

[26] García Fuentes, *El comercio español con América*, p. 45; véase también Gómez Molleda, "El contrabando inglés en América", p. 337, quien sugiere que el valor del comercio inglés fue de entre seis millones y siete millones de libras, equivalente a 12.3% del total. La cifra en libras es sin duda exagerada, al punto de multiplicar varias veces el valor real.

[27] Martínez Ruiz, "¿Cádiz, Jamaica o Londres?", p. 182.

[28] Citado en Stein y Stein, *Silver, Trade , and War*, p. 286, n. 92.

[29] McLachlan, *Trade and Peace*, p. 37; Horsfall, "British Relations", pp. 19-20.

[30] Horsfall, "British Relations with the Spanish Colonies", p. 71; Fisher, *The Economic Aspects of Spanish Imperialism*, pp. 74-75.

[31] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, pp. 81, 92.

[32] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, pp. 77-78; McLachlan, *Trade and Peace*, pp. 12-13; para un buen estudio primario, véase Savary de Bruslons, *Dictionnaire universel du commerce*, 1, p. 931.

[33] McLachlan, *Trade and Peace,* p. 14 (con referencia al periodo de 1748 a 1753); Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", pp. 573, 587-588; Stein y Stein, *Silver, Trade, and War,* pp. 83-84.

[34] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War,* pp. 294-295, n. 69; Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", pp. 572, 584; Savary de Bruslons, *Dictionnaire universel du commerce,* 1, p. 931.

[35] Véase esp. Martínez Ruiz, "¿Cádiz, Jamaica o Londres?", pp. 187-193.

[36] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War,* pp. 131-132.

[37] Sobre el Tratado de Utrecht en su dimensión americana, véase Escamilla González *et al.* (eds.), *Resonancias imperiales.*

[38] Langnas, "Great Britain's Relations with Spanish America", cap. 1, pp. 4-6; también los comentarios de Pinzón Ríos, "En pos de nuevos botines", p. 61.

[39] Véase por ejemplo McLachlan, *Trade and Peace,* p. 15.

[40] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War,* p. 140. De hecho, hay poca evidencia de que los mercaderes detrás del Asiento hayan sido los mismos que practicaban el contrabando a través del Caribe; más bien, estos dos grupos a menudo competían de manera hostil entre sí.

[41] Defoe propuso estos argumentos desde por lo menos 1698, y los sostuvo al menos hasta 1728; *The Interests of the Several Princes and States,* pp. 25-27, y *A Plan of the English Commerce,* pp. 325-326. La secuencia clave aparece en *Mercator,* núms. 169-174 (19 de junio-3 de julio de 1714). Descubrí estas referencias por medio del artículo de Novak sobre "Colonel Jack's 'Thieving Roguing' Trade to Mexico".

[42] Sobre el Tratado de 1715, véase Stein y Stein, *Silver, Trade, and War,* p. 140; Horsfall, "British Relations", p. 73.

[43] Pantaleão, *Penetração comercial,* pp. 83-86.

[44] McLachlan, *Trade and Peace,* pp. 24-25.

[45] Christelow, "Great Britain and the Trades", pp. 3-4; también Savary, *Dictionnaire universel,* 1, pp. 935-936.

[46] Este párrafo está basado en Horsfall, "British Relations", en particular pp. 47, 55-56, 88-92, 117-119, 134-139, 142-144, 150, 156, 179-184, y 234-240. Véase también el trabajo interesante de Martínez Ruiz, "¿Cádiz, Jamaica o Londres?", esp. pp. 193-201.

[47] Citado en Pantaleão, *Penetração comercial,* p. 79.

[48] Horsfall, "British Relations" p. 183.

[49] Horsfall, "British Relations", en particular pp. 93-94, 101-119; también Christelow, "Great Britain and the Trades", p. 8.

[50] Citado en Stein y Stein, *Apogee of Empire,* p. 315.

[51] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War,* pp. 232-233.

[52] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War,* p. 75; Savary de Bruslons, *Dictionnaire universel*, 1, pp. 927-930.

[53] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War,* p. 66; también Horsfall, "British Relations", pp. 126-128.

[54] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, pp. 143, 306-307, 312, y 317-318.

[55] Stein y Stein, *Apogee of Empire*, p. 305.

[56] Horsfall, "British Relations", pp. 235-236; [Horace Walpole], "Points, to be Consider'd with regard to the Depredations of Spain", enero de 1738, B.L., Add. Mss. 9 131, ff. 199-250v, véase ff. 235-237.

[57] Pantaleão, *Penetração comercial*, pp. 85-87.

[58] Pantaleão, *Penetração comercial*, pp. 103-104, 200-204.

[59] Christelow, "Great Britain and the Trades", p. 8.

[60] Citado en Muller, "British Business and Spanish America", p. 13.

[61] Christelow, "Great Britain and the Trades", pp. 18-20.

[62] McLachlan, *Trade and Peace*, p. 12; Stein y Stein, *Silver, Trade, and War,* pp. 175-176; Jones, "Historical Study", p. 18.

[63] Stein y Stein, *Apogee of Empire*, pp. 126, 377, n. 39.

[64] García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico,* 1, pp. 496-497.

[65] García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico,* 1, pp. 492-496.

[66] Datos citados en McLachlan, *Trade and Peace,* p. 177, n. 78.

[67] J. Campbell, citado por McLachlan, *Trade and Peace*, p. 12.

[68] Christelow, "Great Britain and the Trades", pp. 3-4; Temperley, "The Relations of England with Spanish America", p. 235.

[69] Prados de la Escosura, "El comercio hispano-británico", esp. pp. 123-127 y los cuadros A-2 y A-3, pp. 148-149. La serie comienza en 1714, y cubre todo el periodo hasta 1913; los valores promedio para subperiodos que se presentan en este párrafo se han calculado con base en las cifras anuales que se indican en estos cuadros. Debe notarse que Prados de la Escosura parece haber dado por supuesto que *todas* las reexportaciones británicas a través de España se destinaron a las colonias americanas.

[70] Prados de la Escosura, "El comercio hispano-británico", cuadro A-1, pp. 141-145.

[71] Christelow, "Great Britain and the Trades", pp. 4-5.

[72] Christelow, "Great Britain and the Trades", p. 4.

[73] "The Memorial of Sr Harry Frankland Bart…", Lisboa, 6 de junio de 1760, N.A., C.O. 388/53, sin foliación.

[74] Villalobos, *Comercio y contrabando,* cap. 2; Pereira Prado, *A Colônia do Sacramento*, esp. pp. 165-168.

[75] 175 713 pesos; Pantaleão, *Penetração comercial*, pp. 158-160, también 141.

[76] Nelson, "Contraband Trade", pp. 60-61.

[77] Barba, "Sobre el contrabando de la Colonia del Sacramento", p. 68.

[78] "The Memorial of Sr Harry Frankland Bart…", Lisboa, 6 de junio de 1760, N.A., C.O. 388/53, sin foliación.

[79] El ministro británico Hay, citado en Christelow, "Great Britain and the Trades", p. 5.

[80] Miller, *Britain and Latin America*, p. 29.

[81] Beckles, "The 'Hub of Empire' ", p. 221.

[82] Fortune, *Merchants and Jews*, pp. 108-109.

[83] Fortune, *Merchants and Jews*, pp. 105-106; Thornton, "Spanish Slave-Ships", pp. 378-379.

[84] Sobre el Asiento de Domingo Grillo y Ambrosio Lamolini (o Lomelin), véase Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, p. 108; Thornton, "Spanish Slave-Ships", p. 379; Fortune, *Merchants and Jews*, p. 110.

[85] Fortune, *Merchants and Jews*, p. 108.

[86] Fortune, *Merchants and Jews,* pp. 111-113.

[87] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War,* p. 66, también pp. 106-107.

[88] Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", pp. 574, 592-593, quien apunta que "los costos de transporte eran al menos 20% más bajos de Jamaica a Cartagena [en Nueva Granada] que de Curazao"; también Armytage, *The Free Port System*, p. 16.

[89] "Queries relative to the state of […] Jamaica with answers thereto in 1774", N.A., C.O. 137/70, ff. 88-98v.

[90] Defoe, *A Plan of the English Commerce*, pp. 310-311; [Thomas Irving?], "Observations on the trade […] between the British West Indies and the Spanish colonies…", [1785-1786], B.L., Add. Mss. 38 345, ff. 208-13v.

[91] Thornton, "Spanish Slave-Ships", pp. 377-378; Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", p. 575.

[92] Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", p. 589.

[93] Para el Tratado de 1667, véase también Jones, "Historical Study", pp. 6-7.

[94] Reproducido en Postlethwayt, *Universal Dictionary of Trade*, 2, pp. 761-762; véase también Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", p. 574; Brown, "Anglo-Spanish Relations in America", pp. 375-376; Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, pp. 63-64 y n. 34, p. 283; Fernández Nadal, "Las negociaciones diplomáticas por las Indias", pp. 52-54.

[95] Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", pp. 574-575; Fortune, *Merchants and Jews,* p. 114.

[96] Fisher, *The Economic Aspects of Spanish Imperialism*, pp. 82-83; Pares, *War and Trade in the West Indies*, pp. 6-7.

[97] "Guerra contra todos, pero paz con Inglaterra"; Stein y Stein, *Silver, Trade, and War,* p. 111.

[98] Véanse por ejemplo los comentarios de [Horace Walpole], "Points, to be Consider'd with regard to the Depredations of Spain", enero de 1738, B.L., Add. Mss. 9 131, ff. 199-250v, en particular ff. 232v-233; también [Hall], *Importance of the British Plantations,* p. 41.

[99] Véase en particular Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", que puede consultarse para cualquier información en los párrafos siguientes que no provenga de otras fuentes. Este artículo, junto con "Trade, Plunder and Economic Development in Early English Jamaica", de la misma autora, constituyen a mi juicio los trabajos más significativos en inglés acerca del comercio británico con las colonias españolas publicados desde mediados de la década de 1950.

[100] Fortune, *Merchants and Jews*, pp. 113-114.

[101] Sobre los judíos en Jamaica, véase Kritzler, *Jewish Pirates of the Caribbean,* esp. caps. 8, 10.

[102] Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", pp. 579-580; Fortune, *Merchants and Jews*, pp. 41, 97-98 (para el caso de Barbados).

[103] Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", pp. 576-578.

[104] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, p. 83.

[105] Pitman, *Development of the British West Indies*, pp. 195-196.

[106] Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", pp. 585-586; Fortune, *Merchants and Jews*, pp. 114-115.

[107] Davies, *Royal African Company,* es la obra de referencia.

[108] Acerca del Asiento y sus sucesivos detentores, véase Scelle, *La traite negrière aux Indes de Castille*.

[109] Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", p. 590; Thornton, "Spanish Slave-Ships", pp. 381-382.

[110] Acerca del que quizá sea el más conocido de estos agentes, quien llegó en 1684 y se convirtió en uno de los principales ciudadanos de Port Royal, véase Osborne, "James Castillo".

[111] Thornton, "Spanish Slave-Ships", p. 375; Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", pp. 590-591.

[112] Thornton, "Spanish Slave-Ships", pp. 382-384.

[113] Nettels, "England and the Spanish American Trade", pp. 3-5, n. 4.

[114] Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", p. 591; también Nettels, "England and the Spanish American Trade", p. 4.

[115] La fuente clave para esta disputa es Nettels, "England and the Spanish American Trade", pp. 4-17.

[116] Para un estudio monográfico reciente, véase Albareda Salvadó, *La guerra de sucesión*.

[117] Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade*, apéndice 1, tabla 2.

[118] Jones, "Historical Study", p. 30.

[119] Véase en particular Uring, *A History of the Voyages,* pp. 164-166, donde se describe una expedición de contrabando en 1711; éste se refleja de forma muy cercana en Postlethwayt, *Universal Dictionary*, 1, p. 77; Defoe, *Mercator,* núm. 169 (19-22 de junio de 1714), sigue un manuscrito de fecha más temprana mencionado por Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", p. 582, n. 74. Véase también Armytage, *The Free Port System*, pp. 18-19.

[120] [Robert Allen,] "An Essay on the Nature and Methods of Carrying on a Trade to the South Seas" [1712], B.L., Add. Mss. 28,140, ff. 20-28, f. 24v.

[121] Palmer, *Human Cargoes*, pp. 97-98; ver también Nettels, "England and the Spanish American Trade", p. 29.

[122] Atkins, *A Voyage to [...] the West Indies*, p. 247; Nettels, "England and the Spanish American Trade", pp. 19-20; Pitman, *Development of the British West Indies*, pp. 148-189; Jones, "Historical Study", p. 31.

[123] Nettels, "England and the Spanish American Trade", pp. 26-27; Fortune, *Merchants and Jews*, pp. 115-116.

[124] 6 Anne I cap. 37; comentado en anónimo, "Considerations on the Laws […] so far as they relate to the bullion trade", s.l., s.f., B.L., Add. Mss. 35 911, ff. 109-115v.

[125] McLachlan, *Trade and Peace*, p. 85.

[126] Para todas estas cuestiones véase también Zahedieh, "Commerce and Conflict", pp. 74-76.

[127] Acerca del contrabando francés en el Pacífico, véase Dahlgren, *Les relations commerciales*; Malamud Rikles, *Cádiz y Saint Malo* (que es menos satisfactorio); Villalobos, *Comercio y contrabando*, cap. 3; para la cifra de 99 millones de pesos, Stein y Stein, *Silver, Trade, and War,* p. 113.

[128] Ver en particular [Allen,] "An Essay on the Nature", B.L., Add. Mss. 28 140, ff. 20-28, ff. 25-v; Pitman, *Development of the British West Indies*, pp. 149-150.

[129] Defoe, *The Interests of the Several Princes and States of Europe*, pp. 25-27; el más detallado de los esfuerzos modernos es el de Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", pp. 587-588.

[130] Jones, "Historical Study", p. 12.

[131] Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", p. 584; Jones, "Historical Study", p. 8. [Hall], *Importance of the British Plantations*, p. 41, ofrece una cifra inusualmente alta de "250 a 300 mil libras al año" en *ca.* 1670-1702.

[132] Gov. Beeston al Board of Trade, 14 de marzo de 1700, citado en Pitman, *Development of the British West Indies*, p. 148 (150 mil libras); "Estimate of the Exports from Jamaica to England", 20 de enero de 1704, en Headlam, *Calendar of State Papers*

[...] 1704-1705, 19, núm. 36 (200 mil libras); Atkins, *Voyage to [...] the West Indies,* p. 247 (la misma cifra). Una cifra de 1 500 000, propuesta primero por Edwards, *The History,* 1, pp. 236-237, y repetida entre otros por Renny, *An History*, pp. 119-121, y Pitman, *Development of the British West Indies*, pp. 137-138, está sin lugar a dudas equivocada (¿quizá debido a un error de transcripción?).

[133] Ver en particular Nettels, "England", pp. 28-32; Jones, "Historical Study", pp. 31-32; también Pantaleão, *Penetração,* pp. 163-169.

[134] Zahedieh, "Trade, Plunder, and Economic Development", en particular pp. 215-220; también Fortune, *Merchants and Jews*, p. 115.

[135] Fortune, *Merchants and Jews*, pp. 108-109.

[136] Véase Stein y Stein, *Silver, Trade, and War,* pp. 113-114.

[137] Defoe, *Mercator,* núms. 171-173, 24 de junio-1 de julio de 1714; véanse también los comentarios en Raynal, *Philosophical and Political History*, 3, p. 488; Saavedra, *Journal*, pp. 67-68.

[138] Alrededor de 70% de todas las exportaciones británicas de plata entre 1665 y 1675 se fueron a las Indias Orientales; Fortune, *Merchants and Jews*, p. 28.

[139] Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", pp. 583-584; Nettels, "England and the Spanish American Trade", pp. 7-8.

[140] La East India Company británica compraba la mayoría de la plata que empleaba en sus negocios orientales directamente en Cádiz: Martínez Ruiz, "¿Cádiz, Jamiaca o Londres?", p. 183.

[141] Para un argumento pugnaz acerca del papel de los metales preciosos americanos en la historia del mundo, véase Frank, *ReOrient*, en particular la tercera parte.

[142] Acerca de las negociaciones sobre los asuntos comerciales que precedieron al Tratado de Utrecht, véase Horsfall, "British Relations", pp. 28-45.

[143] Palmer, *Human Cargoes*, p. 10; Donoso Anes, "Un análisis sucinto del Asiento", pp. 116-117.

[144] Sobre la distinción importante entre *piezas de Indias* y 'esclavos', véase Palmer, *Human Cargoes,* pp. 98-100.

[145] Para descripciones generales del Asiento británico, véase Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, pp. 137-138; Palmer, *Human Cargoes*, p. 9; Aiton, "The Asiento Treaty", pp. 167-168. El estudio monográfico más reciente es el de Donoso Anes, *El Asiento de esclavos con Inglaterra*. Matilde Souto Mantecón está realizando una investigación novedosa sobre el Asiento desde la perspectiva mexicana; véase "El comercio inglés en Veracruz" y "Tierra adentro".

[146] Palmer, *Human Cargoes*, pp. 59-60; pero véase también Nelson, "Contraband Trade", p. 60.

[147] Acerca de la organización territorial del comercio, véase Palmer, *Human Cargoes*, p. 60; Gómez Molleda, "El contrabando inglés en América", pp. 345-346; Nelson, "Contraband Trade", p. 57.

[148] Penson, "The West Indies and the Spanish-American Trade", pp. 336-338.

[149] Palmer, *Human Cargoes*, tabla 9, p. 99.

[150] Nelson, "Contraband Trade", p. 57; Palmer, *Human Cargoes*, pp. 61-62.

[151] Para más detalles acerca de este comercio bajo licencia, que España prohibió en 1733, véase Palmer, *Human Cargoes*, pp. 73-79.

[152] Pares, *War and Trade in the West Indies*, p. 12.

[153] Acerca del comercio de la Compañía del Mar del Sur en Buenos Aires, véase en particular Villalobos, *Comercio y contrabando*, cap. 4, y Palmer, *Human Cargoes*, pp. 70-72.

[154] Palmer, *Human Cargoes*, pp. 110-111, tabla 20; también Sorsby, "British Trade with Spanish America", pp. 426-427.

[155] Palmer, *Human Cargoes*, p. 159.

[156] Palmer, *Human Cargoes*, cap. 9 (donde estas cifras se describen como "provisionales y […] propuestas con cierto titubeo").

[157] Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade*, pp. 71-72; Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, pp. 138-139.

[158] Acerca del "Tratado de Bubb" del 26 de mayo de 1716, véase en particular Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade*, pp. 85-86.

[159] Nelson, "Contraband Trade", pp. 62-63.

[160] Véase también Donoso Anes, "Un análisis sucinto del Asiento", pp. 122-123.

[161] Para una discusión general, véase Palmer, *Human Cargoes*, cap. 8 ("Stresses and Strains, 1714-1739"). Sorsby, "British Trade with Spanish America", *passim,* ofrece el estudio más detallado.

[162] Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade*, pp. 243-244, apéndice IV. El artículo más valioso de todos lo constituían unos textiles similares al fieltro, conocidos como Colchester Bays, de los cuales el *Royal George* llevaba más de 33 mil libras.

[163] Sorsby, "British Trade with Spanish America", pp. 424-425.

[164] Para las tres ferias que se mencionan aquí, véase Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade*, pp. 131, 135-136 y 143-147.

[165] Pares, *War and Trade in the West Indies,* p. 11.

[166] Para discusiones generales, véanse los artículos de Brown ("The South Sea Company and Contraband Trade" y "Contraband Trade"), Nelson ("Contraband Trade") y Pantaleão, *Penetração comercial,* pp. 106-116.

[167] Nelson, "Contraband Trade", p. 59.

[168] Palmer, *Human Cargoes*, p. 136.

[169] Fortune, *Merchants and Jews*, p. 123.

[170] Nelson, "Contraband Trade", pp. 64-65.

[171] Brown, "The South Sea Company and Contraband Trade", pp. 665-666, que puede compararse con Baeza Martín, "La acusación contra el virrey Casafuerte", p. 19.

[172] Nelson, "Contraband Trade", p. 65, n. 68.

[173] Brown, "The South Sea Company and Contraband Trade", pp. 671-672.

[174] Estos papeles fueron descubiertos por Vera Lee Brown, y se discuten en "The South Sea Company and Contraband Trade"; también se analizan en Gómez Molleda, "El contrabando inglés en América".

[175] Horsfall, "British Relations", pp. 61-62.

[176] Citado en McLachlan, *Trade and Peace*, p. 62.

[177] Acerca de esta controversia, véase Pitman, *Development of the British West Indies*, pp. 79-84; Palmer, *Human Cargoes*, pp. 65-68; Pantaleão, *Penetração comercial*, pp. 169-174, y Horsfall, "British Relations", en particular pp. 53-54, 61-62, 77, 131, 172-177 y 227-228.

[178] Horsfall, "British Relations", ofrece el estudio más detallado de las actitudes oficiales británicas para con el comercio con Hispanoamérica durante los inicios del siglo XVIII.

[179] Brown, "Contraband Trade", pp. 181-183; véase también Horsfall, "British Relations", pp. 95-97.

[180] Pearce, *The Origins of Bourbon Reform in Spanish South America*, pp. 77-79.

[181] Horsfall, "British Relations", pp. 144-149, 157-158; Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade*, p. 155.

[182] Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade*, p. 146.

[183] Nelson, "Contraband Trade", p. 60; véase también Brown, "The South Sea Company and Contraband Trade", pp. 672-673; Horsfall, "British Relations", p. 130; Palmer, *Human Cargoes*, pp. 84-85.

[184] Horsfall, "British Relations", pp. 202-203.

[185] Véase el artículo clásico de Temperley, "The Causes of the War of Jenkins' Ear"; también Hildner, "The Rôle of the South Sea Company in the Diplomacy leading to the War of Jenkins' Ear".

[186] Aiton, "The Asiento Treaty", p. 177; para este periodo final (1739-1750), véase Batcheler, "The South Sea Company and the Assiento", cap. 11.

[187] Citado en Pantaleão, *Penetração comercial*, pp. 200-204, quien de hecho pensó que esta cifra pudo ser conservadora.

[188] Nelson, "Contraband Trade", pp. 63-64.

[189] Fortune, *Merchants and Jews*, p. 148; Brown, "Contraband Trade", pp. 183-184; también Burnard, "Prodigious Riches", pp. 511-512. McLachlan, *Trade and Peace*, p. 177, n. 78, cita cifras de Whitworth, *State of the Trade of Great Britain*, que pare-

cen mostrar exportaciones de Gran Bretaña (¿por parte de la Compañía del Mar del Sur?) con un valor de entre 200 mil y 240 mil libras desde 1722 hasta 1732.

[190] Sorsby, "British Trade with Spanish America"; Pantaleão, *Penetração comercial*, pp. 92-93, ya había llegado a una conclusión similar.

[191] Penson, "The West Indies and the Spanish-American Trade", pp. 344-345.

[192] Stein y Stein, *Apogee of Empire*, pp. 59-60, 295-296.

[193] Brown, "Contraband Trade", p. 184; Jones, "Historical Study", p. 42.

[194] Pares, *War and Trade in the West Indies*, pp. 115-18; Metcalf, *Royal Government*, pp. 75-76; también Pinzón Ríos, "En pos de nuevos botines", p. 68.

[195] Davidson, *Historical Geography of the Bay Islands*, cap. V, esp. pp. 53-58; Pantaleão, *Penetração comercial*, pp. 150-153. Roatán se volvió a ocupar brevemente por los británicos en 1779-1782.

[196] Véase J. Robarts, "Observations upon the Trade in General, and upon the Trade with the Spanish West Indies in particular", s.l., 1766 o 1767, S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 253, ff. 8-v.

[197] [James Kerr?], "Remarks on the Spanish Trade at Jamaica from the breaking out of the War with Spain in 1739…", s.l., 1765, S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 2112; otro ejemplar en S.A., W.W.M., R. 35/1.

[198] Pares, *War and Trade in the West lndies*, pp. 120-121.

[199] McFarlane, *Colombia before Independence*, pp. 116-117. Acerca del contrabando en Nueva Granada hasta 1763, véase Grahn, "An Irresoluble Dilemma" y *The Political Economy of Smuggling*.

[200] Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, p. 198. Para ver evidencia (por lo general más bien dudosa) acerca del valor del comercio durante la guerra, véase Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, p. 196; Romano, *Moneda, seudomonedas y circulación*, p. 67, y Ramos, *El contrabando inglés*, p. 13, quien menciona la cifra francamente absurda ¡de 25 625 000 libras esterlinas en 1739!

[201] Lo siguiente está basado sobre todo en Pantaleão, *Penetração comercial*, y Ramos, *El contrabando inglés*. De estos dos estudios, el de Pantaleão es por mucho el mejor organizado y tiene el mayor poder explicativo, a pesar de que se basa únicamente en fuentes secundarias. Ramos se apoya en una rica base de fuentes primarias, de una amplia gama de archivos, en particular de España y Gran Bretaña, pero adolece de una estructura deficiente y un análisis relativamente débil. Para un informe primario y detallado que cubre este periodo, véase Juan y Ulloa, *Noticias secretas*, pp. 197-229.

[202] Acerca de los productos vendidos por los británicos, véase Pantaleão, *Penetração comercial*, pp. 181-193; Ramos, *El contrabando inglés*, cap. 8.

[203] Gardner, *A History of Jamaica*, p. 153; Romano, *Moneda, seudomonedas y circulación*, pp. 65-67.

[204] Ramos, *El contrabando inglés,* pp. 35-45, 61-65, 84-88, y 91-92; para la caricatura, pp. 122-135.

[205] Fortune, *Merchants and Jews*, en particular pp. 131-137, 148-150.

[206] Para una tipología de los barcos de contrabando, véase Ramos, *El contrabando inglés,* pp. 77-79.

[207] Pantaleão, *Penetração comercial*, p. 204.

[208] Pantaleão, *Penetração comercial*, pp. 206-208; Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade*, pp. 146-147.

[209] "En el caso de Nueva España los ingleses ejercieron su contrabando en las barras de Tampico y de Tuxpán, la zona costera de Veracruz y su cercana barra Chachalacas, el territorio pantanoso de Villahermosa, son olvidar la isla del Carmen en Campeche o Sisal en Yucatán, además de los asentamientos establecidos a lo largo de los ríos que desembocan en el Seno Mexicano": Rodríguez Treviño, "El contrabando en el comercio exterior", pp. 250-251.

[210] Véase en particular Pantaleão, *Penetração comercial*, pp. 144-150; Dawson, "William Pitt's Settlement", *passim*.

[211] Reichert, "El contrabando y sus redes en el Golfo de Honduras", y esp. "Navegación, comercio y guerra", *passim*.

[212] Mack, "Contraband Trade through Trujillo", *passim*.

[213] Brenes Castillo, "Matina, bastión del contrabando", y Solórzano Fonseca, "El comercio de Costa Rica", demuestran la riqueza de las fuentes de archivo costarricenses para el contrabando británico con la región a principios y mediados del siglo XVIII.

[214] Citado en Ramos, *El contrabando inglés*, p. 367. Este esbozo de las esferas de influencia comercial de las colonias británicas se apoya en Ramos, *El contrabando inglés*, pp. 367-373.

[215] Pantaleão, *Penetração comercial*, pp. 156-157.

[216] J. Robarts, "Observations upon the Trade in General, and upon the Trade with the Spanish West Indies in particular", s.l., 1766 o 1767, S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 253, ff. 8-v.

[217] El gobernador Trelawny al Board of Trade, Jamaica, 15 de agosto de 1752, en Armytage, *The Free Port System,* p. 22.

[218] [James Kerr?], "Remarks on the Spanish Trade at Jamaica…", s.l., 1765, S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 2112; otro ejemplar en S.A., W.W.M., R. 35/1.

[219] Pitman, *The Development of the British West Indies*, pp. 152-154.

[220] Joseph Salvador a un destinatario desconocido, Londres, 28 de enero de 1766, B.L., Add. Mss. 38 339, ff. 225-226.

[221] Sobre estas reformas, véase por ejemplo Lynch, *Bourbon Spain*, pp. 153-156; Fisher, *Commercial Relations*, p. 12; Villalobos, *Comercio y contrabando*, pp. 41-44.

[222] Anónimo, "Observations on the Commerce of our Colonies with those of Spain…", s.f. [*ca*. 1764], B.L., Add. Mss. 35 911, ff. 116-127; otro ejemplar en S.R.O., D. (W.) 1778, II, 136a; ver también Ward, "The British West Indies", p. 423; Jones, "Historical Study", pp. 43-46.

[223] McFarlane, *Colombia before Independence,* pp. 117-118.

[224] "Mr Kerr's Reasons for Opening the Port of Lucea, under Restrictions, in preference to Montego Bay, Answered, with Observations thereon", s.l., s.f., S.A., W.W.M., R. 35 131 / 24.

[225] Anónimo, "Observations on the Commerce…", s.f. [*ca.* 1764], B.L., Add. Mss. 35 911, ff. 116-127.

[226] Fiscal y procurador general al Board of Treasury, 11 de noviembre de 1765, B.L., Add. Mss. 35 911, ff. 88-89v.

[227] Interrogatorio sin título, s.l., con fecha de 1763 pero sin duda de enero de 1766, B.L., Add. Mss. 38 373, ff. 130-IV.

[228] Ramos, *El contrabando inglés,* pp. 159-160; Pantaleão, *Penetração comercial,* pp. 129-135; Nelson, "Contraband Trade", p. 57.

[229] Armytage, *The Free Port System,* pp. 22-23; Ramos, *El contrabando inglés,* p. 32; también Pantaleão, *Penetração comercial,* p. 175; Williams, "Mercados británicos", p. 96.

[230] Lamikiz, *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World,* esp. la parte 2.

[231] Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano,* esp. pp. 370-393.

[232] Para una discusión más amplia, véase Pearce, *The Origins of Bourbon Reform,* pp. 12, 131-133, 177.

[233] Langnas, "Great Britain's Relations with Spanish America", cap. 1, p. 7; Rydjord, *Foreign Interest,* p. 52.

[234] Citado en Pantaleão, *Penetração comercial,* pp. 156-157.

[235] "Report of the State of the Island of Jamaica, Anno 1763…", N.A., C.O. 137/33, ff. 56-65v; citado con detalle en Pitman, *Development of the British West Indies,* pp. 152-154.

[236] Georges Butel-Dumont, *Histoire et Commerce des Antilles Angloises* (París: 1758), p. 17, citado en Fortune, *Merchants and Jews,* p. 119; es probable que esto sea la fuente de una cifra similar que propone Raynal, *A Philosophical and Political History,* vol. 3, p. 491.

[237] Temperley, "The Peace of Paris", pp. 487-488; Pitman, *Development of the British West Indies,* pp. 152-154.

[238] Christelow, "Contraband Trade", p. 313 (citando fuentes de archivo francesas).

[239] Christelow, "Great Britain and the Trades", pp. 9-10; acerca de las circunstancias de la entrada de España a la Guerra de los Siete Años, véase también Stein y Stein, *Apogee of Empire*, pp. 11-12; Domínguez Ortiz, *Sociedad y Estado*, pp. 300-301.

[240] Rydjord, *Foreign Interest in the Independence of New Spain*, p. 52.

[241] Almirante sir George Rodney a Philip Stephens, *Portland*, Port Royal Harbour, 12 marzo de 1774, N.A., A.D.M. 1/239, sin foliación; también Armytage, *The Free Port System*, pp. 23-24.

[242] Brading, "Bourbon Spain and its American Empire", pp. 122-123.

[243] Christelow, "Contraband Trade", p. 314, n. II.

[244] Ver en particular Böttcher, "Trade, War and Empire", pp. 175-179; Stein y Stein, *Apogee of Empire*, pp. 51-55, 67-68.

[245] Mateu y Llopis, "Navíos ingleses en el puerto de Veracruz en 1763".

[246] Kuethe, "El fin del monopolio", pp. 63-64.

[247] Stein y Stein, *Apogee of Empire*, p. 153.

[248] [Thomas Irving?,] "Observations on the trade carried on between the British West Indies and the Spanish colonies in America…", [¿1785 o 1786?] B.L., Add. Mss. 38 345, ff. 208-213v.

[249] Fortune, *Merchants and Jews*, p. 148.

[250] Christelow, "Contraband Trade", p. 313; Ramos, *El contrabando inglés,* p. 175; Stein y Stein, *Silver, Trade, and War*, p. 309, n. 79.

[251] "An Account of Bullion imported from Jamaica and the other West India islands from 1748 to 1765", S.A., W.W.M., R. 34/5c.

[252] Böttcher, "Trade, War and Empire", p. 162, con datos de Whitworth, *State of the Trade*.

2. EL COMERCIO ESPAÑOL, 1763-1783: LA EXPANSIÓN GEOGRÁFICA Y LOS PUERTOS LIBRES

El tratado que puso fin a la Guerra de los Siete Años, firmado en París en febrero de 1763, expandió de manera sustancial las tierras del imperio británico en el continente americano. En el Caribe otorgó a Gran Bretaña las islas francesas de Dominica, Granada y San Vicente, así como los plenos derechos sobre Tobago, hasta entonces neutral y desocupada. A España, Gran Bretaña le ganó Florida Oriental y Occidental, así como derechos formales de tratado para talar árboles de madera para teñir en la costa de Honduras. A Francia se le regresaron las pérdidas de tiempos de guerra de Martinica, Marie-Galante, Santa Lucía y Guadalupe, siendo esta última cesión una victoria para los intereses de los colonos británicos de las Indias Occidentales amenazados por la rica economía de plantaciones de Guadalupe.[1] Se regresó La Habana a España a cambio de las Floridas, una decisión polémica pero que probablemente era un modo de reconocer los obstáculos prácticos de conservar un puerto español tan importante. Mediante una cesión paralela, España adquirió Luisiana de Francia en compensación por sus otras pérdidas.[2] Esta Paz de París tuvo sus críticos; el siempre perspicaz Abate Raynal pensó que por sus términos, quizás en particular por la devolución de La Habana, Gran Bretaña perdía una oportunidad única para el dominio rotundo de la Nueva España.[3] La mayoría de los observadores, sin embargo, reconocieron inmediatamente que los prospectos para el intercambio comercial británico con Hispanoamérica habían mejorado de manera inconmensurable. Colonos, funcionarios y especuladores en las "Islas Cedidas" (Ceded Isles) recurrieron al comercio de contrabando como fuente para una prosperidad futura, y se prepararon propuestas de puertos libres en Domi-

nica, Granada, las Granadinas y Tobago para facilitar el comercio.[4] La actitud del gobernador Johnstone de Florida Occidental fue de lo más característica: "Parece que la naturaleza tuvo la intención de colocar la sede del comercio en esta bahía; ubicada a pocos días de navegación de las ciudades más ricas del mundo (La Habana, Mérida, Campeche, Veracruz y México) Pensacola ofrece lo justo por una porción considerable de su comercio".[5] También los funcionarios españoles reconocieron rápidamente que la nueva disposición territorial traía nuevas amenazas; el intendente de La Habana escribió que "como los Yngleses ya navegan al Golfo Mexicano para ir a sus Puertos de la Florida […] casi no puede verificarse el ilícito comercio de estas dos naciones".[6] En suma, todo parecía indicar que las condiciones estaban dadas para que el comercio británico con las colonias españolas entrase en una nueva fase expansiva.

En efecto, los años que siguieron a la Paz de París fueron cruciales para el subsiguiente desarrollo del comercio británico con Hispanoamérica, aunque no del modo que muchos habrían previsto. Para empezar, el comercio español entró en una depresión después de la guerra que duró por lo menos unos años y, en el caso de Jamaica, quizás incluso una década o más. En parte como respuesta a esta crisis, pero también debido a un cúmulo mucho más amplio de condiciones económicas y políticas no previsibles en 1763, en 1766 se abrieron puertos libres en Jamaica y Dominica: un rompimiento sin precedentes con la política comercial británica anterior en ultramar. Los puertos en Jamaica se diseñaron para contrarrestar el deterioro en el comercio español posterior a la guerra, pero también representaron una respuesta pragmática británica al dominio del comercio por parte de los navíos españoles en años recientes. Después de unos inicios bastante inciertos, los puertos libres

resultaron muy exitosos para fomentar, proteger y expandir las relaciones comerciales entre los británicos y los españoles. El sistema se extendió en décadas posteriores hasta cubrir la mayor parte de las Indias Occidentales, y el comercio británico con Hispanoamérica se centró en él hasta el inicio del siglo XIX.[7] Por estas razones, la primera parte de este capítulo analiza los orígenes del sistema de los puertos libres con cierta profundidad. Luego esboza el desarrollo más amplio del comercio británico con las colonias españolas en el periodo hasta el final de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos.

LOS ORÍGENES DEL SISTEMA DE LOS PUERTOS LIBRES. 1763-1766

El contexto esencial de los eventos que se describen en las siguientes páginas fue una severa crisis que afectó al comercio británico durante estos años. La crisis radicaba en el comercio de Gran Bretaña en el Atlántico, en especial (ya que constituía por mucho la rama más importante) el comercio británico con las Trece Colonias en Norteamérica. Sus causas estaban ligadas a las innovaciones en la política colonial británica que emanaron de las tensiones de la reciente guerra y que culminaron poco más de una década más tarde con el estallido de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos. No se pueden rastrear estos eventos aquí con detalle, pero es preciso mencionar de manera muy breve dos puntos principales de controversia. Primero, el Acta del Azúcar de 1764 estableció altos impuestos al azúcar y la melaza extranjeras importadas a Norteamérica, con vigorosas medidas anticontrabando, diseñadas para impedir el tráfico con las colonias francesas en el Caribe.[8] El Acta fue producto del enojo británico ante el comercio americano con las islas francesas durante la guerra, pero también, por supuesto, una medida orientada a obtener mayores ingresos. Por este

motivo, y también porque amenazaba el importante comercio francés, fue profundamente impopular en las colonias, y agravó allí la depresión de posguerra. En segundo lugar, la Ley del Timbre (Stamp Act) de 1765 requería que todos los documentos públicos (desde transacciones legales hasta periódicos) fuesen impresos en un papel especial timbrado y vendido por funcionarios públicos. La Ley del Timbre fue otra medida orientada a obtener mayores ingresos, y diseñada para que las colonias tuvieran que sostener más la carga de su futura defensa. Fue aún más impopular que el Acta del Azúcar, y sus consecuencias fueron mucho más graves, al provocar una ola de disturbios en Boston, Nueva York, Filadelfia y otras ciudades.[9] Los comerciantes desempeñaron un papel crucial en las protestas, y muchos simplemente se rehusaron a realizar más pedidos de mercancías de Gran Bretaña hasta que se revocara el Acta. El efecto de estas protestas se sintió inmediatamente en Gran Bretaña, donde los años de la posguerra fueron un periodo de notable tensión económica y crisis en los pueblos mercantiles y manufactureros. Fue esta crisis, en el fondo, la que exacerbó las intensas discusiones de asuntos y reformas comerciales que caracterizaron a estos mismos años.

La caída del comercio español en el Caribe tuvo un impacto secundario para la crisis del Atlántico Norte, lo cual no significa que no haya estado estrechamente relacionada con ella, ni que no haya tenido una importancia real. Como se verá, los motivos de esta caída son objeto de debate, pero uno de los factores fue desatado por un Acta del Parlamento emitida a principios de 1763 bajo la égida del primer ministro George Grenville. Éste era responsable de una fuerte campaña en contra del contrabando tanto en casa como en ultramar,[10] y la Ley de 1763, conocida como la Ley del Merodeo (*Hovering Act*),[11] ex-

tendió la legislación británica anticontrabando existente a sus colonias en América.[12] Su disposición más asombrosa confería a los capitanes navales poderes aduanales para confiscar y condenar a navíos que contravinieran los Actas de Navegación. El 9 de julio de 1763, el secretario de Estado, conde de Egremont, envió copias de la Ley a los gobernadores coloniales, a quienes se les ordenó utilizar sus "mayores empeños" para hacer respetar el sistema de Navegación; unas órdenes correspondientes se enviaron a los funcionarios de aduanas el siguiente mes de noviembre.[13] La Ley Hovering en realidad estaba dirigida al comercio ilícito con los franceses, especialmente en Norteamérica, pero los funcionarios coloniales interpretaron sus disposiciones en relación con *todo* el comercio exterior a través de las colonias —incluido el comercio con los españoles en el Caribe. Así, el gobernador Lyttleton de Jamaica expresó serias dudas sobre la conveniencia de inmiscuirse en el valioso comercio español, pero "ya que las órdenes que he recibido no me parecen admitir ninguna libertad de interpretación, este comercio en particular queda prohibido". El 4 de enero de 1764 Lyttleton instruyó a los funcionarios navales, militares y de aduanas a implantar estrictamente la Ley Hovering, una acción cuyo efecto se sintió principalmente en el comercio español (*Spanish trade*, como los británicos llamaron al comercio con los hispanoparlantes en el Caribe).[14] Más adelante en el mismo año una importante cláusula del Acta del Azúcar incorporó disposiciones anticontrabando rigurosas adicionales, incluida la confiscación de cualquier navío extranjero que se encontrara rondando por las costas británicas más allá de 48 horas después de que la Aduana le hubiese ordenado partir.[15] Contrario a lo que a veces se afirma, el Acta del Azúcar parece haber influido menos en la crisis que afectó al comercio español durante estos años que la Ley Hovering, si bien ciertamente

tampoco ayudó al asunto.

Las consecuencias de la implantación de la Ley Hovering fueron tan prontas como predecibles: "los navíos españoles que traían dólares a nuestros puertos fueron confiscados y procesados de manera inesperada y contraria a la usanza y tolerancia anteriores". Casi de inmediato se suscitaron protestas en contra de esta medida en Jamaica, el gran centro del comercio. El 1 de febrero de 1764, la casa comercial de Lloyd, Boston y Co. escribió desde Kingston que al implantar la ley, "nuestro comercio será destruido por completo y la ruina de nuestro crédito puede a partir de ahora fecharse".[16] El 7 de abril otro mercader escribió que "los pagos aquí están muy atrasados y el dinero muy escaso actualmente y es probable que lo estén aún más, ahora que la aplicación de la Ley Hovering en las colonias y el nombramiento de Capitanes de guerra como funcionarios de Aduana nos ha dañado tanto".[17] Una carta anónima desde la isla, fechada el 5 de mayo y publicada en un periódico de Londres, decía:

> Los asuntos comerciales en esta parte del mundo nunca fueron tan malos como desde que se logró la paz, ya que aquella parte del comercio que era el apoyo de esta isla, y su crédito en casa, se ha apagado por completo, por órdenes desde casa, de suprimir cualquier comercio con los españoles [...] Ningún navío español puede ahora llegar con dinero a esta isla, sin que se confisque por los funcionarios ya sea bajo la autoridad del Almirante o del Gobernador.[18]

El 30 de mayo los mismos funcionarios de la Aduana de Jamaica escribieron a sus superiores en Londres "declarando las consecuencias negativas de las últimas normativas", una acción que replicó por lo menos un oficial naval, el capitán Lee del *Dreadnought*. Una serie paralela de protestas llovió desde Florida Occidental, donde el comercio español aún era deleznable pero se pensaba crucial para el éxito de la nueva colonia. El gobernador escribió que los colonos estaban "en condiciones deplorables, estando en la mayor necesidad de todo, y sin efectivo

que circule entre ellos” desde que los capitanes navales locales impedían a los navíos españoles entrar incluso con plata.[19] Todavía en octubre de 1765 el gobernador Johnstone escribió que “hemos vivido aquí durante algún tiempo como en un pueblo sitiado por nuestra propia flota”, mientras que un comerciante que tenía tratos en Pensacola escribió quejándose, “Si no se alivia esto, no sé lo que será de nosotros […] con nuestras manos atadas y qué podemos hacer”.[20] Incluso desde Nueva York unos comerciantes notificaron que “los navíos ingleses no permiten que los navíos españoles lleguen hasta nosotros”.[21]

En un artículo influyente publicado en 1942, Allan Christelow arguyó que ni la Ley Hovering ni el Acta del Azúcar fueron factores significativos en la caída del comercio español durante los años que siguieron a la Paz. Christelow apuntó que las acusaciones mercantiles eran vagas y posiblemente interesadas, que las acciones contra el comercio español sólo duraron alrededor de seis meses antes de atenuarse con nuevas instrucciones, y que el trastorno concreto del comercio pudo haber sido mínimo. En resumen, los “rumores exagerados” de navíos españoles confiscados fueron “absolutamente falsos”, y que es posible que el comercio español haya continuado “prácticamente como de costumbre”.[22] Es cierto que las cartas pertinentes de Jamaica son bastante imprecisas con respecto a las confiscaciones, al no dar, por ejemplo, los nombres de los barcos ni los cargamentos en cuestión —aunque para el caso de Florida hay evidencia más específica de los navíos españoles a los cuales la marina les impidió comerciar a mediados de 1764. Un observador experto afirmó que las exportaciones británicas a Jamaica en 1765 decayeron con respecto a la cifra de 1763 en unas 168 mil libras esterlinas (*ca.* 746 mil pesos) debido a la interferencia naval;[23] otros cálculos que aseguran que se impidió entrar a

los puertos coloniales británicos “cerca de un millón de dólares” o “dos millones de dólares” parecen claramente exagerados.[24] Las cifras de importaciones de plata de Jamaica a Gran Bretaña sugieren una caída mesurada de aproximadamente una cuarta parte entre 1763 y 1765.[25] La falta de datos confiables dificulta medir o incluso confirmar la crisis más amplia del propio comercio español. El cálculo de Bourgoing sobre el valor total del contrabando británico “après la paix de 1763” de 20 millones de pesos al año parece burdamente inflado y fue cuestionado ya desde entonces por Humboldt.[26] Otro escritor pensó que el comercio que peligraba a causa de la Ley Hovering tenía un valor de entre 200 mil y 300 mil libras al año (*ca.* 888 mil a 1 332 000 de pesos) para los británicos, lo cual, como hemos visto, podría representar de 100 a 150% de la cifra real.[27] El cálculo contemporáneo más bajo es el de Raynal, quien afirmó que el comercio español de Jamaica valía menos de 70 000 libras (*ca*. 311 000 pesos) anuales en vísperas del establecimiento de los puertos libres (aunque esta cifra pueda datar de *ca*. 1758).

Christelow sin duda estaba en lo cierto al identificar y señalar otros factores que contribuyeron y sostuvieron la crisis durante estos años, al margen de las leyes. Algunos de estos factores parecen triviales o poco probables: las acciones de un funcionario de aduana corrupto, por ejemplo, o el continuo resentimiento español por la ocupación de La Habana. Resulta más creíble un exceso de oferta en los mercados hispanoamericanos durante la ocupación, una hipótesis apoyada además por evidencia de fuentes españolas, si bien ningún exceso de oferta así debería durar más de un año o dos.[28] El bien informado comerciante Joseph Salvador dio una explicación sofisticada a la escasez monetaria en las colonias, relacionada principalmente

con los efectos de resaca de la guerra.[29] La explicación más convincente establecería un vínculo entre el auge posterior a la guerra en las exportaciones de España a las colonias, y la depresión general posguerra de 1764 a 1769, "una de las peores de todo el siglo XVIII". Parece ser que esta depresión general, si bien se vio agravada por factores más limitados, fue lo que mantuvo deprimidas las condiciones comerciales en las islas británicas hacia mediados de la década de 1760. Pero, nada de esto disminuye el impacto de la "Ley Hovering", el Acta del Azúcar, y los eventos de 1764 en el subsiguiente desarrollo del comercio español. No parece que existan ya motivos para dudar que ocurrió cierto trastorno del comercio a corto plazo como resultado de estas leyes.[30] Pero lo que resulta más importante es que dado el deterioro del comercio español, y siempre en el contexto de la crisis comercial más amplia de la época, las protestas expresadas en estos momentos proporcionaron un tema para reflexionar seriamente acerca del comercio español y sus problemas en los círculos gubernamentales. Las cartas desde Jamaica, Florida y otros lados, además de protestar específicamente por las consecuencias de las regulaciones de Grenville, hicieron hincapié de manera casi uniforme en dos asuntos clave: la importancia y el estado legal de las importaciones de plata por parte de los españoles en los puertos británicos, y el peligro de que el comercio español fuese permanentemente desviado hacia puertos franceses y holandeses, en detrimento de los británicos. Estos asuntos definieron las reflexiones ministeriales sobre el comercio durante los siguientes dos años.

Los efectos de las medidas anticontrabando de Grenville, una vez conocidos, provocaron una alarma generalizada en los círculos mercantiles en Londres; el enojo contra el Ministerio quedó patente.[31] A principios de mayo de 1764, una comisión

mercantil encabezada por el presidente del Comité de las Indias Occidentales emitió una petición al secretario de Estado, el conde de Halifax, sobre el asunto. Halifax negó todo conocimiento sobre las órdenes perjudiciales, y apuntó que "ningún gobierno podía lesionar dicho comercio y que debía hacerse algo al respecto". En la Tesorería, el propio Grenville aseguró ignorar los efectos de sus instrucciones; de hecho, Grenville nunca reconoció el impacto de sus órdenes, y todavía dos años después proclamó que "no había enviado guardacostas a las Indias Occidentales; ni tales órdenes de perseguir al comercio español… ¡Por vergüenza! Que ya no se repita más".[32] Pero asintió a que debía implantarse urgentemente una acción correctiva. A sus instancias, los mismos comerciantes redactaron en ese momento un borrador de instrucciones para los funcionarios en las Indias Occidentales con la intención de contrarrestar la Ley Hovering.[33] Halifax envió estas instrucciones a los Lores del Comercio el 12 de mayo de 1764; decían así: "Es la intención de su Majestad que los navíos españoles que lleguen a la isla de Jamaica, en peligro, o para refrescarse, como anteriormente, puedan recibir la asistencia que siempre se les ha acordado, siempre y cuando no estén cargados, ni traten, de ninguna manera, de introducir algún producto o mercancía extranjera alguna".[34]

Las órdenes salieron hacia Jamaica el 6 de junio, y a las Floridas, Georgia y Carolina del Sur el 15 de febrero del siguiente año.[35] Fueron recibidas por Lyttleton en Kingston a mediados de julio, donde el gobernador imitó a sus superiores y negó haber ordenado la confiscación de navíos españoles, o que cualquier barco hubiese sido confiscado bajo sus órdenes desde la Paz. Las instrucciones de Halifax alentaron a algunos comerciantes a creer que se aproximaba la resolución de la crisis; uno

escribió desde Kingston en julio, "muy pronto habremos de tener abierto de nuevo el comercio con los españoles [...] lo cual ha brindado nuevos ánimos a los comerciantes aquí".[36] Otro escribió a casa desde Londres: "el comercio español podéis estar seguros está abierto, hasta donde lo puede estar sin hablar fuerte".[37] Otros, sin embargo, fueron menos optimistas. Un tal señor Robarts pensó que las nuevas órdenes eran "concepciones mezquinas, obtenidas a regañadientes, si no es que a la fuerza". El comerciante de textiles de Manchester, Robert Hamilton, afirmó que los mercaderes de esa ciudad no consideraban que se hubiese abierto de nuevo el comercio español, y apuntó que las dudas con respecto a las órdenes y su eficacia continuaban ensombreciendo el comercio.[38] La prohibición explícita de que los españoles introdujesen mercancías extranjeras dejaba a los funcionarios navales y de Aduana en una posición demasiado ambigua, y al comercio demasiado vulnerable ante nuevos decomisos y confiscaciones. El decreto casi simultáneo del Acta del Azúcar, con sus nuevas disposiciones anticontrabando, complicó aún más las cosas.

En julio de 1765 la administración Grenville cayó y se conformó un nuevo ministerio liderado por el Marqués de Rockingham. La amplia crisis comercial y la presión para una acción para mitigarla, lejos de disminuir, redoblaron en intensidad. En Manchester, Hamilton comenzó a despedir a sus trabajadores a mediados de 1765, y terminó cesando a 400 tejedores. El fabricante de Leeds, Robert Dawson, despidió a "cerca de mil" trabajadores en febrero de 1766.[39] Una carta publicada en diciembre advirtió: "Si los comestibles han de continuar tan caros como lo son actualmente, y los pobres no tienen trabajo, ha de temerse que pronto veremos muchas terribles insurrecciones en este reino. *El hambre rompe los muros de piedra*".[40] El

miembro del Parlamento sir George Savile, de Yorkshire, resumió para Rockingham la actitud de los comerciantes: "Nuestro comercio está lesionado, ¿qué diablos ha estado usted haciendo? Por nuestra parte, no pretendemos comprender sus políticas y asuntos americanos, pero nuestro comercio está lesionado; sírvase remediarlo, y que le caiga una plaga si no lo hace". [41] Los comerciantes de Norteamérica y posiblemente también los de las Indias Occidentales organizaron una verdadera campaña de acción; enviaron circulares a los pueblos manufactureros alentándolos a presionar al Parlamento con el fin de realizar una investigación y tomar medidas para terminar con la caída del comercio.[42] Llovieron peticiones y protestas desde Liverpool, Lancaster, Leicester y otros pueblos. La mayor parte tanto de la crisis comercial como de las peticiones que emanaron de ella tuvo que ver específicamente con el comercio con las colonias de Norteamérica, y llevó al final a revocar la Ley del Timbre, y disipar temporalmente la crisis de Norteamérica a principios de 1766. La crisis del comercio español en el Caribe, sin embargo, continuó siendo un factor agravante considerable. La correspondencia constante desde las Indias Occidentales subrayaba que no había ocurrido ninguna recuperación, y que los españoles continuaban rehuyendo los puertos británicos.[43]

En agosto de 1765 se dieron nuevos pasos para restituir el comercio, cuando los comerciantes de las Indias Occidentales solicitaron a la Tesorería una normativa sobre si la plata podía, de hecho, importarse legalmente por parte de navíos extranjeros a las colonias británicas. La administración atendió el asunto en forma en octubre mediante la circulación por parte de Rockingham de tres notas anónimas identificadas por Armytage como probablemente del canciller William Dowdeswell.[44]

Miembros del Gabinete discutieron largo y tendido estas notas. Los principales puntos en cuestión eran si la plata y otros productos extranjeros (de menor importancia) podían importarse legalmente en navíos extranjeros a las colonias británicas de acuerdo con las Actas de Navegación; qué clase de mercancías podían exportase a cambio, y si dicho comercio contravenía los tratados británicos con España. Los minuciosos argumentos y los intrincados razonamientos que se propusieron acerca de un comercio que claramente favorecía los intereses de Gran Bretaña parecen sorprendentes, pero subrayan hasta qué punto los ministros eran prisioneros del monumental Sistema de Navegación. Un participante de hecho dictaminó que no podía permitirse ningún comercio por parte de navíos españoles de acuerdo con las Actas de Navegación, incluso para la importación de plata.[45] Otros, incluido el ministro de Justicia, Charles Yorke, expresaron graves reservas acerca de emitir órdenes abiertas que protegieran o fomentaran el comercio.[46] Sin embargo, es probable que el resultado de estos debates de gabinete nunca haya estado en duda. El mismo Rockingham presionó a Yorke para que impregnase su interpretación de las Actas de Comercio de la "construcción más liberal" posible.[47] Tanto el autor de las tres notas como la mayoría de aquellos que las comentaron acordaron que la importación de plata a las colonias británicas, incluso en navíos extranjeros, era claramente legal según las actas. Por su parte, la exportación de manufacturas y productos agrícolas británicos a cambio de éstos también se consideró probablemente legal; el estatus de otros productos agrícolas extranjeros importados permaneció ambiguo y se pensó que era mejor dejarlo a un lado.

Considerando que sería poco político hacer una solicitud pública al rey para las medidas correctivas necesarias en ese

momento, el 30 de octubre Rockingham envió toda la documentación relevante al fiscal y procurador general para sus opiniones formales sobre si la plata podría importarse a las colonias británicas en navíos extranjeros.[48] Estos oficiales respondieron el 11 de noviembre, y sus opiniones se adoptaron en una importante minuta de la Tesorería del 13 de noviembre que dictaminó que, según la "verdadera interpretación" de las Actas de Navegación, "se podía importar plata a las plantaciones en barcos extranjeros".[49] Se despacharon las órdenes correspondientes inmediatamente a los inspectores de Aduanas, quienes las reenviaron a sus funcionarios en las Indias Occidentales y el sur de Norteamérica.[50] Junto con la instrucciones de Halifax de mayo de 1764, estas órdenes representaron un segundo intento de poner remedio a la crisis que se pensaba que había generado la estricta implantación de la Ley Hovering. Ordenaban a los funcionarios de Aduanas y navales "no confiscar ni importunar a los navíos extranjeros que llevaran plata hacia dichas plantaciones, tal y como se había acostumbrado y permitido hasta en este momento [...] no obstante cualquier práctica de los últimos tiempos en sentido contrario". Muy probablemente se concibieron sólo como una medida temporal en espera de ventilar por completo la cuestión del comercio español en el Parlamento, y se piensa que tuvieron muy poco impacto para revivir el comercio. Sin embargo, le brindaron tiempo y capital político a la administración de Rockingham, cuya popularidad en los pueblos mercantiles y manufactureros se elevó aún más, al sellar un periodo crucial de colaboración con los intereses mercantiles sobre asuntos de política comercial, una jugada que tendría efectos trascendentales el año siguiente.[51]

Cuando la nueva sesión del Parlamento abrió en enero de

1766, por lo tanto, la administración ya estaba empeñada en encontrar alguna solución permanente al problema del comercio español. La Cámara de los Comunes comenzó por debatir la Ley del Timbre, que fue revocada el 21 de febrero, pero acordó ampliar las discusiones acerca de otros asuntos coloniales. Se entrevistó a los comerciantes más importantes y se obtuvo información de variadas fuentes sobre diferentes aspectos del comercio en el Atlántico.[52] Es evidente que los intereses mercantiles poderosos se aprovecharon entonces del debate sobre la Ley del Timbre para presionar con miras a una reforma más amplia del comercio colonial que incluyese reformas para establecer al comercio español sobre bases más firmes. El examen de los testigos, durante el cual la discusión de la crisis norteamericana se empalmó con preguntas sobre otras cuestiones comerciales y en particular sobre el comercio español, dejó en claro que la administración estaba predispuesta a algunas de estas medidas. Este comercio se consideraba significativo por derecho propio, pero también porque a través de las Indias Occidentales británicas les proporcionaba a las colonias norteamericanas su principal o, mejor dicho, su única fuente de monedas.[53] Otra característica sorprendente de los informes conseguidos en este momento fue la presunción de que los españoles tenían entonces en sus manos el grueso del comercio, y que esto seguiría siendo necesariamente así en el futuro. Fue en este momento cuando la idea de un puerto libre en las Indias Occidentales se propuso abiertamente en los círculos parlamentarios por primera vez. En el párrafo introductorio de este capítulo, vimos que después de la Paz de 1763 proliferaron esquemas auspiciados de manera privada para el establecimiento de puertos libres, quizá principalmente como intentos por integrar rápidamente los territorios recién conquistados al sistema imperial británico. Resulta que tanto entre los esquemas priva-

dos como durante los primeros debates en el Parlamento la atención se centró mayormente en planes para un puerto libre en Dominica, una isla de importancia muy relativa para el comercio español.

La influencia que los grupos mercantiles tuvieron en el gobierno, de una importancia sin precedentes, fue crucial para lo que sucedió en los meses siguientes; de hecho, se ha llegado a afirmar que en esta época la "dirección de la política colonial pasó ampliamente a manos de los grupos de presión mercantiles; en ningún otro momento del siglo XVIII la Administración y el Parlamento estuvieron más a merced de los intereses comerciales que en la primavera de 1766".[54] Ahora bien, los comerciantes en cuestión de ninguna manera formaron un frente unido, sino que estaban divididos en grandes bloques compuestos por los comerciantes dedicados a las Indias Occidentales y aquellos que se dedicaban a Norteamérica. La historia de la aprobación de la ley de los puertos libres es en gran medida aquella de la lucha entre estos dos importantes grupos de comerciantes. El catalizador parece haber sido el deseo de los comerciantes que trataban con Norteamérica de conseguir un medio legal para explotar el azúcar y sus derivados de las islas francesas, y vender sus propios productos agrícolas a cambio, probablemente a través de un puerto libre en las Islas de Sotavento británicas. Los comerciantes de las Indias Occidentales se oponían tajantemente a cualquier esquema de este tipo, ya que amenazaba su monopolio de productos agrícolas de las plantaciones dentro del sistema imperial británico. Sin embargo, probablemente conscientes de que la opinión estaba en su contra, alcanzaron un acuerdo preliminar con el campo norteamericano en una taberna de Londres el 10 de marzo.[55] A pesar de que no incluía aún un puerto libre en Dominica, este

acuerdo hacía importantes concesiones a los comerciantes de Norteamérica a cambio de salvaguardar el monopolio azucarero de las Indias Occidentales y de otros productos agrícolas de las plantaciones en el mercado británico.[56] Cabe anotar que el 3 de abril ambas facciones también se comprometieron formalmente a establecer medidas legales para sancionar el comercio con los españoles.[57] La idea de un puerto libre para comerciar con las islas francesas, una vez que se salió a la luz, proporcionó una solución obvia a las interrogantes sobre cómo administrar el comercio español, un comercio en el cual el bloque de las Indias Occidentales estaba muy interesado. El acuerdo del 10 de marzo, sin embargo, parece haber sido auspiciado sólo por una minoría de moderados del bloque de las Indias Occidentales, mientras que la mayoría siguió firmemente opuesta al esquema. Para principios de abril, los dos bandos estaban en abierta disputa con respecto a la propuesta del puerto libre en Dominica.

El proyecto de Dominica fue apoyado en la Cámara por los comerciantes de Norteamérica y también por el gobierno, en especial su portavoz principal, Edmund Burke. La oposición estaba liderada por William Beckford, el magnate de las Indias Occidentales, apoyado por George Grenville. Además, el poderoso William Pitt, quien fuera primer ministro durante la guerra, aparentemente fue convencido por Beckford, y su oposición fue especialmente significativa.[58] Burke le hizo una visita especial a Pitt en Hayes el 11 de abril para hacerlo cambiar de opinión, pero lo encontró inamovible, posiblemente debido a que estaba resentido por no haber sido consultado más en forma. Burke notó que cuando se discutió el puerto libre por primera vez en el Gabinete pleno (el día siguiente), “los veteranos lo dilapidaron en una alocución al Rey para la opinión de las juntas sobre el asunto, etc. —así que venimos llegando a la Cá-

mara con media medida”.[59] Los debates que desató el asunto fueron tempestuosos; uno de estos debates preliminares fue esquematizado con gracia por Horace Walpole:

> Grenville, con una convicción tan desbocada, como fingida era la de Pitt, se opuso con vehemencia a aquella moción, y la llamó una *resolución arrasadora*. A ese paso, suponía él, se dispondrían a atacar la *sagrada* Acta de Navegación. Amargamente Burke, y también Beckford y Dowdeswell, lo ridiculizaron acerca de la idea de que cualquier Acta pudiera ser sagrada, si requería corrección. Lord Strange fue más lejos; dijo que protestaría; estaría a favor de un puerto libre en América […] Charles Townshend dijo […] por su parte él solicitaría revisar el Acta de Navegación. Esto espoleó un cálido altercado entre él y Grenville.[60]

Durante algunas semanas parecía que el proyecto de ley tendría que posponerse hasta la siguiente sesión. El embajador español pensó que ello era factible, ya “que estos [ministros] le temen [a Pitt], y que no se atreven a intentar cosa en que no están seguros que él la apoye”.[61] Los comerciantes que apoyaban el proyecto, sin embargo, insistieron en proseguir con la ley, sin duda conscientes de que la administración de Rockingham se estaba colapsando y de que no habría una segunda oportunidad el año siguiente.

En realidad la oposición al proyecto del puerto libre se desmoronó entre finales de abril y principios de mayo. Es posible que un cambio de parecer de Pitt haya sido decisivo; para el 30 de abril éste había cesado de oponerse activamente a la idea. Su severa crítica había sido costosa en términos políticos, “dado que el esquema era favorable para la *City*”, además de que quizá también se convenció de sus beneficios económicos.[62] Así pues, al retirar Pitt su oposición, los moderados de la facción de las Indias Occidentales alcanzaron un nuevo acuerdo con los norteamericanos, el cual se esbozó en la Cámara el 8 de mayo. Este acuerdo concedió que la cuestión de un puerto libre en Dominica debía debatirse durante la sesión en curso. A cambio, aseguraba varias disposiciones con respecto a las reexportacio-

nes de azúcar a Gran Bretaña y el comercio de ron y algodón, las cuales claramente favorecían a los intereses de la facción de las Indias Occidentales. La cuarta cláusula, la más significativa, especificaba que el comercio español en el Caribe debía ser fomentado por "una especie de puerto libre en Jamaica para bajeles españoles".[63] Por lo tanto, podría parecer que el establecimiento de puertos libres orientados principalmente hacia el comercio español surgió casi como una idea de último momento, y como una compensación por el puerto en Dominica por el que tanto había luchado la facción de Norteamérica. Pero esta percepción quizá sea un error, producto esencialmente de lagunas en el registro documental y el enfoque del debate sobre la cuestión particularmente controvertida de Dominica. Dado que desde por lo menos mayo de 1764 se buscaban nuevas bases para el comercio español, es probable que los puertos libres en Jamaica hayan seguido siendo centrales en los debates parlamentarios de febrero a mayo de 1766. Comoquiera que sea, el acuerdo del 8 de mayo fue significativo al eliminar el obstáculo final para lograr la aprobación parlamentaria de los puertos libres.

El ministro Dowdeswell presentó al Parlamento un proyecto de ley para los puertos libres el 15 de mayo de 1766. Pasó rápidamente en la Cámara, lo cual reflejó que prácticamente no suscitó oposición alguna una vez que los comerciantes alcanzaron un acuerdo. El 27 de mayo fue referido a los Lores, y recibió la aprobación real el 6 de junio; no se conocen informes sobre los debates al respecto.[64] Un colega escribió a Pitt, lamentándose, que "en una cuestión de tanta importancia como la que se está tratando en la Cámara, sobre los impuestos americanos, el puerto libre, etc., sólo se pudieron encontrar setenta miembros para acudir a su deber".[65] Otro comerciante, en un

fragmento que enfatiza —y exagera— el modo casi accidental en que surgieron los puertos libres, escribió que el proyecto de ley "pasó a través de una Cámara muy poco poblada, y sin mayor examen".[66] Continuó causando verdaderos recelos en algunos sectores; un observador comentó: "Veo que están revocando todas las ideas americanas que se han establecido hasta ahora".[67] Pero en términos generales la medida le significó a Rockingham y su ministerio nuevos reconocimientos por parte de la clase mercantil. El Acta de Puertos Libres "le dio un enorme peso a la administración con el sector mercantil de la nación, el cual no pudo evitar mostrar su satisfacción por la atención que se le dio a sus intereses".[68] Al primer lord del Comercio, el conde de Dartmouth, se le otorgaron las llaves de la ciudad de Liverpool, mientras que Rockingham recibió delegaciones comerciales de las Indias Occidentales y Norteamérica que le expresaron "la mayor gratitud por sus infatigables esfuerzos por establecer estas beneficiosas regulaciones".[69] Estas aclamaciones, empero, no salvaron su ministerio, el cual se colapsó el último día de julio.

El primer Acta de Puertos Libres abrió cuatro de ellos en Jamaica y dos en Dominica que debían funcionar a partir del 1 de noviembre de 1766 por un periodo inicial de siete años.[70] Los puertos de Jamaica, tanto en términos de este libro como para fines del subsiguiente desarrollo del sistema, fueron por mucho los más importantes. El Acta abrió puertos en Kingston, Montego Bay, Savannah la Mar y Lucea para navíos extranjeros que no tuviesen más de una única cubierta, una restricción de tamaño aparentemente diseñada para limitar el comercio a pequeñas embarcaciones de construcción local. Estos navíos podían importar plata y cualquier otro producto agrícola extranjero, con excepción de azúcar, melaza, café, tabaco y productos

agrícolas menores de las plantaciones que compitiesen con la agricultura local de la isla. No podían importarse manufacturas extranjeras de ninguna clase. A cambio, todos los productos agrícolas y manufacturas británicos podían ser exportados desde Jamaica, con excepción únicamente de una serie de provisiones navales estratégicas y hierro desde la Norteamérica británica. Otra importante exportación legal era la de esclavos africanos, y para poder costear el gasto ocasionado por el establecimiento de los puertos, se previó un impuesto de una libra y 10 chelines por cada individuo exportado. Resulta significativo que éste haya sido el único impuesto gravado sobre el comercio. En contraste, los puertos libres en Dominica (en Roseau y Prince Rupert's Bay) tenían un carácter muy diferente a los de Jamaica, y eran "algo más cercano a un verdadero experimento".[71] Fueron diseñados para asegurar un nuevo comercio legal de productos agrícolas extranjeros de las plantaciones, principalmente con las islas francesas vecinas, si bien en su forma final este comercio fue desviado hacia los mercados británicos y de Europa continental en lugar de aquellos en Norteamérica, como se había planteado en un principio. Por razones que no atañen al presente trabajo este comercio no prosperó, e incluso los puertos libres de Dominica tuvieron una existencia con altas y bajas. Si bien el comercio francés de Dominica fue por mucho el más importante durante buena parte de nuestro periodo, sólo nos ocuparemos en adelante del comercio —relativamente limitado— de la isla con los españoles.

Los británicos estaban perfectamente conscientes de que los puertos libres eran un asunto delicado que requería gran discreción ante las potencias extranjeras y en especial con España. En un fragmento típico de la clase de cautela entendida con la cual los expertos enfocaron el asunto a partir de entonces, sir

William Young reconoció que el comercio "no admite que se exhiba en cuanto a sus puntos de destino, sus canales internos, ni sus medios generales de éxito. Por el bien de los intereses británicos, no se puede exhibir con detalle".[72] Este secretismo tenía cierto sentido, a pesar de que no logró engañar a críticos incisivos como el francés Dauxion Lavaysse, quien llamó a los Actas de Puertos Libres "simplemente las invitaciones que hace el rey de Inglaterra a los mercaderes de las colonias francesas y españolas a establecer un comercio de contrabando con sus súbditos".[73] La misma cautela también aseguró que la naturaleza del comercio de los puertos libres y los factores que provocaron su establecimiento se mantuviesen poco conocidos incluso en Gran Bretaña. Algunos observadores bien informados que escribieron apenas unos años después atribuyeron el establecimiento de los puertos principalmente al interés en las importaciones de algodón, por ejemplo, o al control del comercio de esclavos con extranjeros, sin conocer, aparentemente, los largos debates e investigaciones del periodo de 1764 a 1766.[74] Pero pese a todo esto, y tras las dudas de principio que se tratan en las siguientes páginas, las ventajas generales rara vez fueron cuestionadas. Young apuntó que a los beneficios comerciales directos se les podrían agregar aquellos de "una población en aumento, un mayor recurso de transportes, una afluencia y surtido de bienes británicos, o comerciantes más ricos, circulación de moneda y recursos y cabida al interés de los terratenientes".[75] Un documento escrito a mediados de la década de 1780 fue más sucinto; los puertos libres se establecieron para que "pudiésemos disfrutar en lo comercial de todas las ventajas de las colonias extranjeras sin estar expuestos al gasto de establecerlas o protegerlas".[76] Y los historiadores, por su parte, han subrayado el notable, incluso revolucionario viraje que

marcaron los puertos en la política comercial británica en ultramar. Cabe repetir la juiciosa visión de Langford en este sentido; las Actas eran "esencialmente refinamientos elaborados y calculados" del Sistema de Navegación, "si bien también ponían de manifiesto una nueva disposición a cuestionar los supuestos hechos durante la historia más temprana del imperio. En última instancia, representaban el primer intento significativo de emprender un experimento de libre comercio y una portentosa aunque pequeña fisura en el viejo sistema imperial".[77]

EL COMERCIO EN JAMAICA DE 1766 A 1783: ¿CONTINUACIÓN DE LA CRISIS O RECUPERACIÓN?

Pese a estas evaluaciones positivas, el papel fundamental que los puertos libres desempeñarían en el desarrollo del comercio español en las siguientes décadas no quedó en absoluto claro de inmediato. De hecho, se sostuvo regularmente que el comercio, por lo menos en Jamaica, no se recuperó en 1766, y lo que es más, posiblemente permaneció en crisis durante otra década o incluso más tiempo. Así, en octubre de 1767 el comercio de Jamaica con Cuba y Puerto Rico se seguía describiendo como casi paralizado.[78] El comerciante Lowbridge Bright, quejándose a fines de los años sesenta por el tamaño del contrabando francés, observó que "se realizaba poco comercio con españoles".[79] En un documento importante fechado en 1773 el gobernador Dalling escribió acerca de que "la pérdida del comercio español había sido en los últimos años objeto de queja general en Jamaica", y que "la decadencia del comercio se ha experimentado particularmente desde la apertura de los puertos libres".[80] El almirante Rodney afirmó en octubre de 1774 que el comercio de plata prácticamente había cesado durante su mando en las Indias Occidentales, mientras que otro informe, preparado el mismo año, estimaba las importaciones de plata de los españo-

les en unas 100 mil libras esterlinas al año (*ca*. 444 mil pesos) — una cifra todavía relativamente modesta.[81] Incluso en 1780 se decía que el comercio valía apenas una tercera parte de lo que había llegado a valer a comienzos del siglo.[82] La idea de una caída en el comercio a raíz del establecimiento de los puertos libres fue respaldada por los historiadores contemporáneos Edward Long y Bryan Edwards.[83] Y ha seguido influyendo en las interpretaciones históricas acerca del éxito general del sistema de puertos libres. En 1928, por ejemplo, Helen Allen afirmó que el comercio español decayó severamente y que "en conjunto, el Acta de Puertos Libres, que había sido diseñada para alentarlo, había resultado ser más un freno que un estimulante".[84] David Watts, en su historia magistral del Caribe, publicada en 1987, estuvo de acuerdo en que el comercio angloespañol en el Caribe ahora "se acabó", y que después del establecimiento de los puertos libres de Jamaica y Dominica "este comercio esperado no se materializó".[85] Por su parte, en 2001 Trevor Burnard aceptó las versiones contemporáneas de una caída en el comercio y la atribuyó en parte a los puertos libres, "un esfuerzo bien intencionado pero comercialmente desastroso para hacer posible algo de libre comercio" con las colonias españolas.[86]

Fueron varias las explicaciones que los contemporáneos dieron a la supuesta crisis comercial de finales de la década de 1760 y principios de la de 1770. Algunos detectaron la influencia de los decretos en contra del contrabando de 1763-1764, los cuales habían dañado permanentemente la confianza española en la buena fe de los británicos.[87] Otros culparon a importantes innovaciones en la legislación comercial de los rivales europeos en el Caribe. En octubre de 1765 España emitió un decreto que sancionaba el comercio directo entre sus islas

del Caribe y una serie de puertos en la Península, un primer paso hacia el proceso de liberalización comercial limitada conocido como "Comercio Libre".[88] Se ha sugerido que el Acta de Puertos Libres de 1766 fue una reacción a este decreto español promulgado un año antes, pero esto no resulta convincente.[89] La reacción británica a la aparición del Comercio Libre fue tranquila; el embajador británico en España pensó que las nuevas regulaciones serían ventajosas, "ya que con seguridad habrá una mayor demanda de nuestras mercancías por parte de los comerciantes españoles aquí, ahora que tienen libertad para exportarlas sin necesidad de licencia".[90] En años posteriores, y especialmente después de su expansión substancial en 1778, el Comercio Libre provocó un rápido crecimiento en el comercio español colonial cuyo posible efecto en el comercio ilícito británico en el Caribe se discute en el siguiente capítulo. Sin embargo, hasta el final de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos el impacto del programa fue limitado. La atribución de la caída en el comercio en Jamaica por parte del escritor español Francisco de Saavedra a la "libertad de comerciar con las islas de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico otorgada en el año de 1765" fue una rareza.[91] Más comunes resultaban las quejas por parte de los comerciantes del monopolio español acerca de que el Comercio Libre había de hecho creado nuevas oportunidades para la expansión del comercio ilícito.[92] Si bien la cuestión continúa hasta cierto punto abierta, aún no hay suficiente evidencia como para concluir que la liberalización del comercio español haya tenido un impacto negativo relevante en el contrabando británico durante estos primeros años.

Otra causa putativa de la caída fue el aumento de la competencia por parte de los rivales comerciales en la región, también producto de las innovaciones en la legislación colonial de aque-

llas naciones. En 1764 se abrieron puertos libres en las islas danesas de Saint Thomas y Saint John, mientras que en 1767 los franceses abrieron sus propios puertos en el Mole San Nicolás en Saint Domingue y en Santa Lucía.[93] Hubo la preocupación de que el comercio español, desviado hacia las islas francesas, danesas y holandesas por la legislación anticontrabando de Grenville, fuese difícil de recuperar. Un observador pensó que: "las cosas, una vez que habían tomado un nuevo rumbo, no podían regresar al anterior tan pronto como uno lo desease… Ésta ha sido la situación del comercio español desde la apertura de los puertos libres en Jamaica, los cuales no han respondido aún a nuestras expectativas tanto como lo habríamos deseado". [94] Queda poca duda de que los españoles comerciaran ampliamente con otras naciones durante estos años, quizás en especial con el Saint Domingue francés, que entonces alcanzaba el cenit de su extraordinaria prosperidad prerrevolucionaria. Los observadores cubanos cuando hablaban del comercio ilícito tendían a referirse a Jamaica, Nueva Providencia y Guarico (el nombre que los españoles daban a Cap Français en Saint Domingue) indiscriminadamente. Francisco de Arango, al referirse al periodo previo a la Revolución, apuntó que "nuestros contrabandistas preferían entonces el mercado del Guarico, porque en él hallaban con más baratura y gusto los principales artículos de su tráfico […] Por esa rivalidad y no por nuestro Reglamento [del Comercio Libre] había decaído el contrabando inglés".[95] El periodo anterior al comienzo de las guerras napoleónicas en 1793 fue, de hecho, el último durante el cual los franceses y los holandeses aún representaron una competencia seria para los británicos en algunas partes del Caribe. En otro aporte de su artículo de 1942, Allan Christelow afirmó que la constante crisis del comercio español con Jamaica se debió, por lo menos en parte, a la dispersión del comercio británico entre

un mayor número de colonias adquiridas en la Paz de París, en particular Florida, Dominica y Granada, y no tanto a la presencia de competidores extranjeros. El argumento de Christelow es interesante y ha sido reiterado por académicos posteriores, pero pienso que su punto de vista a este respecto aún no se ha probado.[96]

Una anécdota contada en 1773 por el gobernador de Jamaica, John Dalling, y repetida después tanto de manera privada como impresa, atribuía la crisis comercial a un incidente en el cual los registros detallados de los españoles que comerciaban en los puertos libres llegaron a manos del gobierno de Madrid, el cual tomó duras represalias contra los mercaderes implicados. Si bien la práctica de la Aduana se revisó más adelante, estos eventos quebrantaron de nuevo la fe española en la seguridad del comercio, y le propinaron otro revés.[97] Parece que ya es momento de descartar esta versión de los hechos, no obstante su considerable popularidad entre los británicos, ya que varios años de investigación en archivos hispánicos han revelado una falta absoluta de evidencia que la apoye. La idea de un refuerzo de las medidas anticontrabando españolas en esta época, sin embargo, tiene mucha más sustancia, y Christelow la consideró como quizá la explicación más plausible de la crisis. Aun si dicha actividad probablemente no deba vincularse muy estrechamente con el establecimiento de los puertos libres, hay considerable evidencia de una mayor tensión angloespañola durante estos pocos años. Los observadores británicos, incluidos Dalling y Rodney, coincidieron en que como reacción al Acta de Puertos Libres los españoles reforzaron su vigilancia costera, y, entre otras medidas, remplazaron a oficiales locales con otros recién enviados desde la metrópolis.[98] Los ministros españoles declararon abiertamente su irritación ante el contra-

bando británico en el continente americano; en diciembre de 1769 el Marqués de Grimaldi se explayó sobre “el comercio ilícito sin límites que realizábamos en todas partes de los dominios españoles, y si bien no pretendió exculpar a las otras naciones, no había proporción entre nosotros y ellos”.[99]

El endurecimiento de las actitudes de los españoles durante estos años fue evidente en las repetidas confiscaciones de barcos mercantes británicos. En 1769 el comodoro en Port Royal, el puerto principal de Jamaica, se sintió obligado a reflexionar sobre “el espíritu celoso actual de los españoles, que los induce a capturar cualquier embarcación que se les cruce, con razón o sin ella”.[100] El almirante Rodney escribió en 1771 que le llegaban frecuentes quejas sobre “barcos comerciales a los que los guardacostas españoles importunan y revisan con el menor pretexto y sin fundamento”.[101] Rodney también apuntó que a los buques de guerra británicos se les prohibía entrar a los puertos españoles incluso cuando traían envíos oficiales, una política confirmada en junio de 1767, cuando a las fragatas *Cygnet* y *Adventure* se les disparó mientras trataban de entrar al puerto de La Habana.[102] “Al escuchar las primeras noticias de este asunto”, se informó, Grimaldi de nuevo “manifestó por doquier su indignación contra las prácticas violentas e ilícitas de los ingleses en América”.[103] También hubo campañas contra el contrabando realizadas de manera más o menos enérgica por iniciativa local en las diferentes colonias españolas, como las del marqués De la Torre y su sucesor, Joseph Carlos de Agüero, en la provincia de Caracas de 1771 a 1773.[104] Es posible que las impresiones británicas de una mayor acción española en contra del contrabando estuviesen fundadas en parte en campañas tales como éstas. En cualquier caso, la tensión bélica en el Caribe permaneció fuerte, con una importante amenaza de

guerra en 1771 y una crisis en la disputa angloespañola por la isla de Vieques, al este de Puerto Rico, entre 1771 y 1774.[105]

A la creencia extendida de que el sistema de puertos libres había fallado en restaurar el comercio español en Jamaica se sumó otra acusación: que había promovido el contrabando a gran escala, especialmente por parte de los franceses. Un defensor del sistema se vio obligado a reconocer que entre "las principales objeciones que circulan ahora contra el Acta de Puertos Libres" está la de que "fomenta el contrabando". El gobernador John Dalling escribió que las ventajas del Acta habían sido "enormemente desequilibradas por la importación de muchas mercancías perjudiciales para las manufacturas y el comercio tanto de Gran Bretaña como de estas tierras".[106] Quizá la mayor preocupación eran las importaciones ilícitas de café; una investigación de la Asamblea de la isla en 1773 encontró que "se han importado muy grandes cantidades de café extranjero, y los funcionarios de la oficina de Aduana del puerto de Kingston han llevado a cabo numerosas confiscaciones".[107] De hecho, un grupo de colonos de Jamaica aludió al daño ocasionado por las importaciones de café francés para pedir la revocación del Acta al acercarse el momento de su vencimiento en 1773.[108] Se sabe poco acerca de los debates parlamentarios concernientes a este asunto, aunque los documentos relacionados en general revelan apoyo al Acta, si bien a menudo con escaso entusiasmo. El propio Dalling abogó a regañadientes por la renovación, a pesar de las considerables críticas que había realizado.[109] Otro escritor arguyó que la abolición y los debates públicos que ésta generaría únicamente aumentarían la animadversión española, y sólo por ello debía evitarse. El comercio español había bajado unos años antes de que el Acta entrara en vigor, y sólo los puertos libres podían restaurarlo, al situarlo so-

bre una base segura.[110] Sin embargo, que la utilidad del Acta fuese seriamente cuestionada en este momento pareció confirmarse por el hecho de que al final sólo se renovó en 1773 por un año.[111]

Comoquiera que sea, para principios de la década de 1770 parece que hubo una creciente aceptación del valor del sistema de los puertos libres en términos puramente comerciales; en palabras del escritor antes citado, "debe parecer que cualquiera que haya sido el caso en un principio, el Acta de Puertos Libres ahora es de más utilidad que perjuicio". De hecho, es posible que ahora debamos cuestionar el concepto mismo de una crisis constante en el comercio español después de 1766, no obstante las voluminosas quejas contemporáneas. Las pruebas fragmentarias que contradicen dicha crisis incluyen el aumento —por cuadruplicado— en las importaciones de algodón extranjero de Jamaica a Gran Bretaña hacia 1773, o la preferencia de los comerciantes hispanoamericanos por Jamaica como mercado para los esclavos (preferencia que contribuyó al colapso hacia 1772 de los esfuerzos españoles por suministrar esclavos directamente desde las costas de África).[112] Lo más sorprendente es que los datos sobre la entrada de embarcaciones a los puertos libres de Jamaica sugieren un crecimiento sostenido desde el inicio y la triplicación del volumen del comercio hacia 1771-1772 (tabla 2.1).[113] La clave de este asunto parece tener que ver con el hecho de que las quejas acerca de una crisis se referían principalmente al comercio con las colonias españolas en navíos británicos, el cual efectivamente parece haber declinado de manera significativa. Así, Rodney afirmó en 1774 que "desde el Acta de Puertos Libres [...] el comercio en bajeles británicos ha cesado totalmente y las personas empleadas en dicho comercio abandonaron esta isla".[114] En un fragmento notable fe-

chado en 1780, Francisco de Saavedra sugirió que los comerciantes de Jamaica se habían retirado del comercio debido a sus riesgos excesivos: "Hay hoy en día pocos comerciantes respetables en esta isla que se permitan sucumbir a las ganancias quiméricas del comercio clandestino, y los judíos, en especial los menos ricos, son los únicos que lo perpetúan".[115] La afirmación de Bryan Edwards de 1793, en la que sentenciaba que "el antiguo sistema de contrabando ya está prácticamente en las últimas", también se refería al comercio ilícito británico.[116] Pero nada de eso implicaba crisis alguna en el comercio español *per se*. Un informe de 1774 comentaba la caída en "nuestro intercambio [británico] con los españoles", "a pesar de que los [...] españoles de Cuba y otras partes de los dominios españoles vienen aquí, bajo el Acta de Puertos Libres, en sus propios navíos, y comercializan negros, provisiones, y una variedad de manufacturas británicas, a una escala bastante considerable".[117] Un observador cubano de esta época escribió que "el contrabando con los extranjeros no consiste en ellos, en realidad, sino en los mismos isleños [de Cuba] [...] Los contrabandistas, en la esencia, son los isleños".[118] En resumen, el constante deterioro del comercio con los españoles en navíos británicos que se sumó al final de la crisis general de posguerra puede haber oscurecido una recuperación modesta pero sustentable en el comercio angloespañol, en general después del establecimiento de los puertos libres en 1766.

Tabla 2.1. Navíos que entraron en los puertos libres de Jamaica, 1767-1786

	Número de navíos	*Tonelaje total*
1767	53	1 150
1768	74	1 394
1769	86	2 062
1770	169	4 050
1771	144	3 092
1772	185	4 491
1773	117	3 180
1774	174	5 766
1775	227	5 757
1776	251	6 663
1777	279	7 595
1778	126	3 243
1779	84	3 069
1780	40	1 252
1781	35	1 433
1782	102	4 100
1783	210	10 920
1784	250	12 008
1785	311 o 259	13 269
1786	192	--

Fuente: Adaptado de Armytage, *The Free Port System*, p. 149, ap. 3, tabla B.

Es un hecho que en 1774 la ley se renovó de nuevo, y el futuro de los puertos libres se aseguró con la extensión del sistema por otros siete años. En 1773 la sede de la compañía española que comerciaba esclavos fue transferida de Puerto Rico a La Habana, y se otorgó permiso a los comerciantes españoles para buscar esclavos en cualquiera de las colonias extranjeras vecinas. Bryan Edwards abogó en el mismo año por la renovación del Acta, argumentando que los británicos podrían absorber este nuevo comercio de esclavos ("y sólo por este motivo"), y preveía exportaciones anuales de cinco mil esclavos a las colonias españolas. Edwards insistió después en que el comercio de esclavos había sido el factor principal detrás de la renovación del

Acta, y esto no parece improbable: para fomentar este comercio, la ley de 1773 redujo los impuestos por la exportación de esclavos de una libra 10 chelines, a sólo dos chelines seis peniques por cabeza.[119] Cuando el Acta de 1774 expiró en 1781, el sistema se amplió de nuevo por otros seis años.[120] Con estas Actas, los puertos libres permanecieron restringidos a Jamaica y Dominica hasta después de la Revolución de Independencia de los Estados Unidos. Unos intentos de 1773 y 1774 por asegurar puertos libres adicionales para Antigua y Barbados fallaron, igual que otros esfuerzos más por parte de las mismas islas en 1776 y 1780 respectivamente.[121] A pesar de las peticiones casi frenéticas por parte del gobernador Johnstone, como se verá, no se crearon puertos libres en Florida durante los 20 años de ocupación británica.

Las evidencias acerca del comercio español de Jamaica durante el resto del periodo que abarca este capítulo (hasta 1783) son fragmentarias, pero parecen indicar un mayor crecimiento y una prosperidad razonable. Es cierto que en 1774 Edward Long registró exportaciones a Sudamérica de menos de 11 mil libras esterlinas (*ca*. 49 mil pesos), o menos de 1% de las exportaciones totales de la isla, y un saldo "obtenido por el comercio extranjero, principalmente con Sudamérica" de sólo 35 mil libras (*ca*. 155 mil pesos), pero estas cifras son tan bajas que simplemente enfatizan el hecho de que los estimados de Long sólo abarcan una parte del comercio que pretenden describir. Su trabajo es más útil al hacer hincapié en el hecho de que Jamaica no exportaba casi ninguno de sus propios productos agrícolas a las colonias españolas, sino que comerciaba casi exclusivamente con manufacturas británicas: "por lo tanto es obvia la vasta ventaja para la nación de tener una isla con tal ubicación y circunstancias, de ser capaz así de ampliar el consumo de sus ma-

nufacturas, a través de una variedad de canales secretos y difíciles, en esas partes remotas, adonde probablemente no podrían haberse encontrado otros medios para dispersarlos tan convenientemente”.[122]

Hay evidencias sólidas para sugerir que las expectativas de 1773-1774 con respecto al comercio de esclavos de Jamaica se cumplieron ampliamente. Mientras que en 1773 se exportaron 235 esclavos desde la isla, el siguiente año la cifra fue de 2 321. Edwards indicó que las importaciones de esclavos a Jamaica en la década que comenzó en 1773 excedieron las de los 10 años previos por 22 213 esclavos, y las exportaciones por un total de 5 952.[123] Era tal la importancia del comercio que una delegación cubana enviada a Liverpool y Manchester a estudiar su operación causó verdadera alarma entre los negreros británicos ante el prospecto de que los españoles lo emprendiesen por su propia cuenta.[124] Hemos visto que un informe de 1774 situó las importaciones de plata de los españoles en cerca de 100 mil libras esterlinas al año (*ca*. 444 mil pesos), una cifra relativamente modesta.[125] Pero para 1776 un oficial en Cuba sugirió que la mayor parte del comercio ilícito de esa isla se realizaba con Jamaica.[126] Puede que Francisco de Saavedra afirmara que los ingresos de Jamaica por contrabando habían caído a apenas un tercio de su valor histórico para 1780, pero aun así registró un comercio con un valor de 1 500 000 pesos, o quizá 340 mil libras al año.[127] En contraste, los cálculos de Bourgoing de que en el periodo de 1767 a 1778 en su conjunto, “los extranjeros acapararon casi la mitad del comercio de Hispanoamérica” se basan en una metodología dudosa y parecen claramente exagerados.[128]

EL COMERCIO EN LAS COLONIAS BRITÁNICAS, MÁS ALLÁ DE JAMAICA

El comercio español en Dominica (la única otra isla, además de Jamaica, dotada con puertos libres en 1766) parecía próspero desde el principio. Ya en 1767 un grupo de comerciantes de Londres observó que la apertura de los puertos en Dominica había "alentado ampliamente la importación de productos agrícolas extranjeros de las Indias Occidentales a esa isla, así como el consumo de manufacturas británicas".[129] Se dijo que en un solo año hasta 595 navíos extranjeros llegaron a visitar la isla, mientras que un informe fechado en 1773 calculaba la flota que se ocupaba del comercio de Dominica en 180 embarcaciones. En contraste con Jamaica, parece que hubo poca oposición a la renovación de los puertos libres de Dominica el año siguiente.[130] Sin embargo, no toda la evidencia fue positiva; sir William Young, revisando cifras del comercio británico con Dominica entre 1767 y 1778, concluyó que "las especulaciones sobre las ventajas del establecimiento de este puerto libre para la industria y el comercio británicos parecen en general haber fallado".[131] La idea de Thomas Atwood de que antes de la Revolución de Independencia de los Estados Unidos tanto franceses como españoles "compraban en esta isla numerosos negros para el suministro de sus asentamientos, junto con grandes cantidades de mercancías manufacturadas en Gran Bretaña", puede ser engañosa, en la medida en que queda claro que el grueso del comercio del puerto libre de Dominica era con los franceses.[132] Parece ser que el único comercio con los españoles que florecía era el de esclavos, de los cuales se decía que solía haber una mejor selección disponible en Dominica que en Jamaica. El informe de 1773 afirmaba que el único comercio que se mantenía con los españoles era el de esclavos hacia Puerto Rico para la Compañía Gaditana de Negros; Kender Mason estaba entre los comerciantes británicos que tenían contratos con la compañía en Cádiz para el suministro de esclavos a Puerto Rico a través

de Dominica.[133]

El comercio por parte de mercaderes españoles y británicos continuó siendo formalmente ilegal en la mayoría de los territorios británicos a los que aún no se les otorgaban puertos libres. Entre los más importantes de esos territorios estaba Florida Occidental, cedida a Gran Bretaña en la Paz de París y ocupada en agosto de 1763. El comercio español en Florida Occidental utilizaría dos vehículos bastante distintos: el comercio trans-Misisipi con Nueva Orleans y la Luisiana española, y el comercio marítimo español directo en los principales puertos de la colonia, en Mobile y Pensacola. Fue este último vehículo el que generó las mayores expectativas, y de hecho en un inicio el que se consideró fundamental para el éxito de la colonia.[134] La asamblea de Florida preveía un comercio con un valor de 300 mil libras al año (*ca*. 1 332 000 pesos) si se regulaba adecuadamente, y hubo bastante entusiasmo cuando un primer barco mercante español llegó a Pensacola con 40 mil pesos a bordo a mediados de 1764, mismo que sería seguido ese mismo año por otros tres barcos con 30 mil libras en plata.[135] Todos los observadores coincidieron, empero, en que para el desarrollo exitoso del comercio era fundamental que uno o más de los puertos de la colonia fuesen puertos libres. Esta necesidad se manifestó dramáticamente cuando se impidió a todos los navíos mencionados arriba comerciar; de hecho, fueron remolcados fuera de puerto por navíos de la marina británica en conformidad con la Ley Hovering.[136] El gobernador Johnstone lideró una vigorosa campaña en favor de los puertos libres que comenzó con su llegada a Pensacola y se redobló después de que se otorgaran puertos a Jamaica y Dominica dos años después.[137] Fue en vano; el gobierno británico rechazó otorgar puertos libres a las Floridas, y éstas nunca gozaron de ellos

durante su corta existencia como colonias británicas. Dicha deficiencia, combinada con una geografía poco favorable y la poderosa competencia de los centros de distribución de mercancías de las islas, condenó al comercio, el cual rápidamente decayó. En 1767 se notificó que otro navío español había adquirido manufacturas británicas por 30 mil pesos en Pensacola, pero la casa comercial de Morgan y Strothers más adelante recordó, exagerando sólo un poco, que "durante los dos o tres primeros años, unos cuantos pequeños navíos se acercaron sigilosamente a Pensacola con unos 50 000, pero en todo el resto del tiempo que tuvimos la colonia no se trajeron más de 20 000, ni tampoco ninguna mercancía, con excepción de algo de palo de Campeche".[138] Los británicos continuaron haciendo intentos esperanzados, y las autoridades en Florida enviaron barcos a La Habana en 1767 y a Veracruz en 1764, 1765 y 1770 con la intención de facilitar las relaciones comerciales.[139] Pero Montforte Browne, quien dejó su cargo en abril de 1769, fue "el último de los gobernadores de Florida Occidental en hablar con algo de entusiasmo sobre el comercio o sus posibilidades", y más adelante los funcionarios rara vez —si acaso— lo mencionaron.[140] El comercio marítimo español en la Florida Occidental británica fue así un fenómeno efímero, limitado a mediados de la década de 1760, a apenas un puñado de navíos, y a lo sumo a unas cuantas decenas de miles de dólares en cargamento.

El comercio a través del río Misisipi con la Luisiana, recientemente cedida a España por los franceses, fue mucho más sustancial. Parte de este comercio se basaba en el establecimiento de comerciantes británicos en Nueva Orleans, parte en los derechos de tratado de los británicos a la navegación del río, y parte en el establecimiento de factorías a lo largo de la orilla iz-

quierda, incluidos en Baton Rouge y Natchez; una de estas factorías o establecimientos comerciales creció tan significativamente que la frase "going to Little Manchac" (ir a Little Manchac) se convirtió en un sinónimo del contrabando.[141] El comercio pronto tuvo una prosperidad sostenida, sólo afectada intermitentemente por arranques de actividad anticontrabando por parte de los españoles. Por ejemplo, en agosto de 1769 el gobernador Alejandro de O'Reilly expulsó a la mayoría de los comerciantes británicos e impuso brevemente controles agresivos a las embarcaciones británicas en el río.[142] Y en abril de 1777 el gobernador Bernardo de Gálvez de pronto confiscó una docena de navíos británicos en el río, y expulsó de nuevo a todos los súbditos británicos de Luisiana.[143] Pero en cada una de estas ocasiones el comercio reanudó su anterior curso con prontitud, y los británicos volvieron a dominar el intercambio en el río Misisipi. Una característica curiosa de este último periodo fue un par de almacenes flotantes británicos, con cabinas "acondicionadas con repisas y mostradores, como una tienda", los cuales surcaban el río visitando a los colonos mientras pasaban.[144] Las evidencias estadísticas sobre el valor del comercio son escasas y contradictorias; de todas maneras, quedan pocas dudas de que el comercio a través del río fue un factor importante en el desarrollo económico de la naciente colonia británica. Un informe español de 1776 sugería que, con excepción de una pequeña fracción, los comerciantes británicos disfrutaban de prácticamente la totalidad de las importaciones, con un valor de más de 600 mil pesos al año, mientras que en otras fuentes el valor del comercio de los británicos se estimó en 1 000 000 de pesos (una cifra seguramente exagerada).[145] Charles Mowat, en contraste, sugirió que las exportaciones británicas a Florida alcanzaron un máximo de sólo 67 mil libras (menos de

300 mil pesos) en 1771, y apuntó a que éstas se dirigían al consumo local y al lucrativo comercio con los pueblos indígenas igual que con los españoles. En cualquier caso, el estallido de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos acarreó una brusca caída, y la mayor parte de Florida Occidental fue conquistada por España en 1781. Durante un debate sobre el tratado que restituyó las dos Floridas a los españoles en 1783, lord Shelburne apuntó que el comercio total de ambos territorios valía unas 100 mil libras (*ca*. 444 mil pesos) en importaciones, y 120 mil libras en exportaciones, pero que "éste no era un objeto por el cual valiese la pena pelearse a riesgo de la guerra".[146]

Otro punto de intercambio "continental" se situaba en los asentamientos británicos de la costa Centroamericana, centrados en Honduras, Black River (Río Negro), y la Costa de Mosquitos. En la Paz de París, Gran Bretaña obtuvo el derecho de mantener los asentamientos madereros en Honduras a cambio de su reconocimiento de la soberanía española y la demolición de las fortificaciones británicas. Si bien nunca tuvieron una población significativa, los asentamientos disfrutaron de cierta prosperidad, e inevitablemente sirvieron como otros centros de distribución de mercancías para el comercio con los españoles en Guatemala, Honduras, y Nicaragua. Raynal sugirió que los comerciantes de Jamaica establecieron factorías comerciales en Honduras a principios de 1766 para proveer a la zona fronteriza de Nueva España.[147] En 1768 la actividad económica en la Costa de Mosquitos incluía el "trueque con los españoles de mercancías británicas a cambio de plata, mulas, caballos, ganado vacuno etc., los cuales importan a Jamaica", mientras que en 1769 las exportaciones registradas incluyeron 3 500 libras en "añil español y oro y plata".[148] Las relaciones comerciales entre la costa y el fuerte de Omoa en Honduras están bien docu-

mentadas, y en 1770 el comandante español fue acusado de ser "el patrón y bienhechor de los contrabandistas en aquella región". Un informe de 1776 describió a los colonos británicos en las cercanías del Río Tinto como "Yngleses ricos con bastantes negros, estos tienen correspondencia de comercio con los españoles de las Provincias, los quales traen ganados bacunos, mulas, añil, plata aberja [*sic*] y sellada".[149] Aproximadamente en esta misma época la mayor parte de la abundante zarzaparrilla exportada desde la colonia era "comprada a los españoles".[150] Además de estos ejemplos del comercio directo, es un hecho que también se daba un considerable intercambio comercial indirecto, mediado por las tribus indígenas que habitaban las regiones entre los asentamientos británicos y españoles.

A pesar de esta evidencia más bien anecdótica, la trascendencia del comercio angloespañol a través de la Bahía de Honduras y la Costa de Mosquitos no debe exagerarse. Los asentamientos británicos en estas regiones continuaron siendo principalmente enclaves costeros, separados de las tierras españolas por vastas extensiones de selva y marismas. Sus actividades principales eran la tala de árboles y algunos cultivos en pequeña escala, mientras que por lo regular el comercio con los indígenas siguió siendo mucho más significativo que aquél con los españoles. El comercio exterior era con Gran Bretaña, Jamaica y (cada vez más) con las colonias norteamericanas, mientras que el comercio marítimo con otras naciones se realizaba principalmente con los holandeses en Curazao.[151] Las relaciones con los españoles no siempre fueron pacíficas, y en ocasiones España tomó acción directa contra los comerciantes británicos; en 1769 la goleta *Industry* fue confiscada por la compañía de Guipúzcoa camino hacia Curazao, mientras que en 1776 la balandra *Morning Star* fue tomada de Black River y llevada a Car-

tagena por los guardacostas.[152] Este tipo de incidentes no presentaban un obstáculo grave para el desarrollo económico en la región, pero la política de los propios británicos resultó más dañina. Gran Bretaña se rehusó a otorgar a los asentamientos un estatus colonial formal, quizá debido a que la tensión que causaban con España era más relevante que su valor económico relativamente marginal.[153] Los colonos de Honduras enfatizaron que "el comercio de este lugar podría crecer mucho [...] siempre y cuando contásemos con alguna seguridad que indujese a los comerciantes a arriesgar su propiedad aquí", y más tarde se observó que "de 1764 a 1772, un comercio lucrativo pudo haberse obtenido de los españoles, si no hubiese sido por las ridículas restricciones de la Aduana por un lado y la falta de un gobierno civil por el otro".[154] Si bien los datos estadísticos de calidad para describir el comercio continúan siendo esquivos, es probable que durante la mayoría de estos años las ventas de mercancías británicas a las colonias españolas vecinas a través de la Bahía de Honduras no excedieran un valor de unas cuantas miles de libras.[155]

Al parecer, el comercio desde las colonias británicas menores continuó siendo modesto antes de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos. Las Bahamas sin duda establecieron considerables relaciones comerciales, especialmente con Cuba, pero estaban lejos de ocupar la posición preponderante que tendrían en la siguiente década. La ocupación de las Islas Turcas en 1766 le causó al embajador español en Londres una breve preocupación, pero las islas nunca llegaron a ser el "lugar considerable de comercio" y rival de Monte Christi que él temía.[156] El otrora centro importante de Barbados, mientras tanto, comerciaba muy poco con los españoles, más allá del suministro de esclavos a la Compañía Gaditana de Negros. Los

prospectos en Tobago, adquirida por Gran Bretaña en 1763 y poblada hacia 1771, parecían mejores, ya que la isla era adyacente a Trinidad y se convirtió en la posesión británica más cercana a Cumaná y Venezuela oriental. Sin embargo, parece ser que no se desarrolló ningún comercio significativo en Tobago, posiblemente debido a las desventajas de un asentamiento lento y a las repetidas revueltas de esclavos a principios de la década de 1770. Si bien es cierto que había lanchas españolas que visitaban las costas, era por madera, agua, y con la esperanza de capturar esclavos fugitivos más que con propósitos comerciales.[157] Tal vez el más significativo de los centros menores haya sido Granada, que recibió a varias pequeñas embarcaciones de México a los pocos meses de ser adquirida por Gran Bretaña en 1763.[158] Robert Melville, quien llegó como gobernador de las "Islas Cedidas" (por Francia) en 1765, hizo alardes rituales de su preocupación ante la escala del comercio de contrabando en Granada, Dominica y San Vicente. El propio gobernador provocó un incidente diplomático menor en 1768, cuando tres navíos británicos fueron capturados traficando en Venezuela con permisos firmados por él mismo.[159] A pesar de varios reveses, hacia 1776 las exportaciones de Granada valían unas 600 mil libras esterlinas (*ca*. 2 664 000 pesos), lo cual la colocaba en segundo lugar después de Jamaica, y sus prospectos se consideraban buenos.[160] Sin embargo, los gobernadores de la isla, incluidos Melville en los años sesenta y Macartney en los setenta, enfatizaron que el comercio ilícito de la isla se realizó principalmente con las islas vecinas francesas y holandesas. El papel de Granada como un importante centro de distribución de mercancías para el comercio con los españoles tendría que esperar a que Saint George obtuviese el estatus de puerto libre en 1787.

Quizás el principal centro hispanoamericano para el comercio angloespañol entre la Paz de París y la Independencia de los Estados Unidos haya sido Cuba. Cuba empezaba ya un periodo de crecimiento económico vertiginoso el cual, dada su proximidad a Jamaica, las Bahamas y Norteamérica la convertía en un enclave natural del comercio. Los británicos habían evacuado la isla en julio de 1763, pero las relaciones comerciales directas establecidas durante la guerra persistieron por varios años más. El Tratado de París les otorgó a los comerciantes británicos 18 meses durante los cuales debían saldar las cuentas de sus negocios, y 14 se quedaron en La Habana después de la transición. Estos comerciantes continuaron despachando mercancías localmente por un valor de quizá 237 mil pesos en 15 meses.[161] Las estadísticas del comercio británico registran exportaciones directas a Cuba por un valor de unas 250 mil libras (*ca*. 1 110 000 pesos) en 1763, que se desplomaron a unas 6 mil libras (*ca*. 26 650 pesos) al año entre 1764 y 1765, y a 1 500 libras en 1766 (*ca*. 6 650 pesos). Las importaciones de plata desde la isla fueron de unas 390 mil libras en 1763 (*ca*. 1 732 000 pesos), unas 21 mil libras (*ca*. 93 250 pesos) en 1764, y 47 mil libras (*ca*. 209 mil pesos) en 1765.[162] Sin embargo, este comercio de rezago rara vez resultó ventajoso para los comerciantes involucrados en él, y bienes por un valor de 80 mil libras al final se perdieron por completo —ni fueron vendidos en La Habana ni regresados a Gran Bretaña.[163] El comercio con las colonias británicas vecinas fue sancionado oficialmente de manera similar durante algunos años debido a una escasez crónica de provisiones básicas en la isla. Las autoridades cubanas permitieron viajes repetidos a Jamaica en 1764 y 1765 para abastecerse de productos comestibles, y permitieron la entrada de

embarcaciones extranjeras a La Habana y Santiago, incluidas las británicas, con provisiones.[164] El comerciante británico Cornelius Coppinger estuvo entre aquellos que tenían autorización para suministrar productos alimenticios por parte del capitán general de la posguerra, el conde de Ricla, con dichos permisos autorizados por decreto real en abril de 1767.[165] Ricla supervisó el inmenso programa de fortificaciones realizado en La Habana después de la guerra, y de nuevo se vio obligado a acudir a los comerciantes angloamericanos para abastecerse de lo necesario. En 1765 firmó un contrato con Alexander Monroe para el suministro de cientos de miles de ladrillos desde Norteamérica; los navíos de Monroe importaron artículos comestibles, alcohol, y textiles, además de sus cargamentos legítimos, y por lo menos uno de ellos fue embargado y confiscado por contrabando.[166]

En marzo de 1766, un nuevo gobernador, Antonio Bucarely, expulsó de manera sumaria a las embarcaciones extranjeras de La Habana, incluidos 11 navíos británicos cargados con ladrillos y harina, y echó a la mayoría de los comerciantes extranjeros de la ciudad.[167] Sin embargo, la evidencia acerca del contrabando en Cuba durante los siguientes años siguió siendo abundante. El primer intendente de la isla investigó 126 casos de contrabando entre 1765 y 1773, mientras que su sucesor, abrumado por el número de casos que llegaba a los tribunales, propuso un indulto general para aquellos condenados por contrabando.[168] En 1771, en un periodo de dos meses, un escuadrón español capturó a 20 navíos británicos y españoles involucrados en actividades de contrabando y tala de árboles a lo largo de la costa sur, mientras que en 1776 quince pequeñas embarcaciones españolas fueron capturadas mientras comerciaban principalmente con Jamaica.[169] En un valioso informe

fechado en febrero de 1768, el funcionario de Real Hacienda Joseph de Abalos afirmó que “toda […] La Habana” era cómplice del contrabando, y que las importaciones eran dominadas por 10 o 12 comerciantes destacados que se dedicaban exclusivamente a esta actividad. Las ganancias podían alcanzar 40% en las exportaciones de plata de contrabando, y 75% en cueros, ganado y maderas. Las importaciones extranjeras dejaban alrededor de 30%, y el valor total del comercio ilícito era de unos 700 mil pesos al año (dividido entre Jamaica y, por lo menos al mismo nivel, con el Saint Domingue francés).[170] Si bien no cabe duda de que los cubanos en este momento abarcaron el grueso del comercio, la isla también siguió siendo, como Luisiana, un importante centro para el contrabando británico. Los contrabandistas británicos a menudo combinaban sus actividades con la tala de caoba y otras maderas preciosas por las cuales Cuba era famosa, y establecieron numerosos campos de tala a lo largo de la costa.[171] Algunos académicos han minimizado la dimensión del contrabando en La Habana en las décadas de 1770 y 1780, y desde luego es posible que el mero número de casos registrados tienda a ocultar el hecho de que la mayoría eran negocios pequeños, de valor individual desdeñable en comparación con los ricos cargamentos de contrabando que inundaron La Habana desde mediados de los años noventa.[172] Pero a pesar de ser todavía relativamente limitado en términos absolutos, es probable que el contrabando se estuviese expandiendo rápidamente, a la par de la economía cubana en general, y que ya fuese endémico en gran parte de la isla.

La Nueva España parece haber tenido mucha menor importancia como centro para el contrabando británico. La mayoría de los observadores coinciden en que el contrabando británico en las costas mexicanas continuó siendo limitado hasta fines de

la década de 1790, y su desarrollo dificultado por la geografía de la región y quizá, por un control administrativo más severo.[173] Las autoridades en Veracruz esquivaron repetidos intentos de los británicos por establecer relaciones comerciales, especialmente desde la Florida Occidental, si bien los barcos británicos continuaron entrando en el puerto ocasionalmente con diferentes pretextos.[174] Sin embargo, se capturó a contrabandistas británicos esporádicamente en puertos menores a lo largo de la costa, y un cálculo sitúa el valor total del contrabando por parte de comerciantes británicos, franceses y catalanes en el Río Tampico en un millón de pesos en el periodo de 1765 a 1776.[175] Al mismo tiempo, es posible que la actividad de los comerciantes españoles que comerciaban desde Nueva España con Jamaica y las Bahamas se haya subestimado. Por cualquiera de las rutas, la Real Sociedad Económica de Madrid estimó que los extranjeros proveían tres cuartas partes de las importaciones totales que llegaban a Nueva España durante la Revolución de Independencia de los Estados Unidos.[176] El centro principal para el contrabando británico en el virreinato fue probablemente la península de Yucatán, así como la Audiencia de Guatemala, donde una costa accesible, una población escasa, y un comercio legal limitado fomentaron el contrabando tanto de británicos como de españoles. En 1765 el gobernador de Mérida fue encarcelado por su excesiva hospitalidad hacia los visitantes británicos, mientras que un informe fechado en 1770 afirmó que miles de españoles trabajaban talando madera en Yucatán únicamente para suministro de compradores británicos. Thomas Southwell añadió que ningún comerciante en la provincia enviaba dinero a España de manera voluntaria; todos los envíos se iban a través de Yucatán y Honduras hasta Londres y Ámsterdam, “para recivir los retornos por la propia via”.

[177] En 1770 el capitán John Jackson, quien ya había realizado un viaje desde Florida a Veracruz a principios del mismo año, fue despachado desde Jamaica a la costa de Guatemala en el *Druid* después de que una importante empresa de Jamaica informara haber sido alentada a comerciar por parte de “muchos de los comerciantes más considerables de Cartago”. Las acciones de Jackson fueron repudiadas por un almirantazgo precavido.[178]

Otro importante escenario del comercio ilícito era la Audiencia de Santa Fe en el virreinato de Nueva Granada. Los estudios sobre el comercio británico en esta región se han enfocado en las actividades de contrabandistas británicos, si bien se debe hacer hincapié en que los españoles locales probablemente ya habían tomado el grueso del comercio de contrabando, y también en que el contrabando extranjero bien podía ser francés o, más seguramente, holandés (y no sólo británico). McFarlane sugiere que los canales del contrabando a través del gran puerto de Cartagena de Indias estaban “completamente abiertos durante las décadas de 1760 y 1770”, gracias a la negligencia de los funcionarios locales y los permisos para el comercio de esclavos.[179] Un informe de 1774 confirmó que “las muchas porciones de oro, en barras y polvo que se extrae de aquel Reyno, para el extrangero, se embarcan en dhos tratantes, por los vecinos de Mompós, y Cartaxena”. El contrabando estaba igualmente extendido hacia el oeste de Cartagena y hasta Portobelo, mientras que el propio istmo de Panamá siguió siendo un punto clave del comercio ilegal de mercancías destinadas tanto para Nueva Granada como para el virreinato de Perú.[180] Quizá las provincias orientales de Santa Marta y Río de la Hacha hayan sido aún más significativas, ya que el contrabando allí era fomentado por la negligencia oficial, una costa propicia, y el

eterno desgobierno de la península de la Guajira.[181] En tres importantes puntos de desembarque entre Cabo de la Vela y la embocadura del río Magdalena, el comercio ilícito continuó de forma ininterrumpida bajo la mirada pasiva de los guardias reales.[182] El renombrado gobernador de Santa Marta, Antonio Narváez y de la Torre, escribió en 1778 que la ausencia de comercio legal significaba que el comercio se realizaba casi exclusivamente con extranjeros, a base del intercambio de maderas para hacer tinte, ganado y cueros por textiles y otras mercancías. Narváez comentó que los toros jóvenes con un valor de 5 o 6 pesos podían venderse en 40 o 50 pesos en Jamaica, y añadió que "en la última guerra valieron hasta a 80 y sacaron de esta costa los Yngleses […] unos 6 000". Además observó que "de qualquier suerte que se haia entablado la provisión de Negros en estos tiempos, quasi todo el valor de ellos ha hido a los Yngleses en dinero efectivo".[183] Las carencias del sistema español de comercio formal indujeron propuestas para una reforma radical en este momento: a mediados de 1773, el virrey Guirior sugirió que se permitiese la exportación del excedente de la producción agrícola a las colonias extranjeras, primero desde Santa Marta, y luego desde todo el virreinato.[184] En 1778 los planes de Narváez para regenerar Santa Marta se centraron de manera similar en el intercambio de productos agrícolas locales por esclavos de las colonias extranjeras. Pero ninguna de estas propuestas prosperó ante un gobierno español empeñado todavía en preservar las estructuras de su antiguo monopolio comercial.

Una última gran región para el contrabando fue la Intendencia de Venezuela, que abarcaba Caracas y las provincias vecinas. Una vez más, los españoles realizaban la mayor parte del comercio en esta región; así, una investigación del gobernador

marqués De la Torre en 1771 sugirió que “mucha parte” de los habitantes de Caracas estaba relacionada “activa o pasivamente” con el contrabando. De la Torre dio un paso inusual al emitir un indulto general a los contrabandistas, y para mediados de octubre 157 individuos lo habían aceptado y se pagaron más de 19 mil pesos en multas.[185] El gobernador además notó que los contrabandistas extranjeros desembarcaban en la costa venezolana “con igual seguro, y livertad, que si fuera en los establecimientos de su propia dominación”, mientras que en 1776 su contraparte en Maracaibo llegó a encontrar “el comercio ilícito tan franco, que públicamente se vendían por las calles los géneros de él”.[186] En 1773 un gobernador posterior presentó datos que sugerían que mientras las exportaciones legales de cueros por parte de la Compañía de Caracas eran de menos de ocho mil unidades al año, las exportaciones ilícitas anuales habían sido superiores a 90 mil al año durante toda una década.[187] De nuevo, en 1776 se estimó que 95% del ingreso anual de 500 mil pesos del lucrativo comercio de cacao con la Nueva España se perdía en el extranjero.[188] Posiblemente la región más importante en Venezuela para el comercio ilícito con los británicos era el oriente, y en especial las provincias de Cumaná y Guayana. El contrabando entraba a esta región por los ríos Orinoco y Guarapiche, un comercio descrito en términos pintorescos por un observador que aseguraba haber vivido mucho tiempo en Trinidad y tener una amplia experiencia con el comercio local:

> A las orillas del Guaratipiche [*sic*] anteriormente acudían los diferentes comerciantes de Santa Fe e incluso de Perú con cargamentos de dinero, lingotes de oro y otros efectos ricos y valiosos para comprar las manufacturas europeas que les eran llevadas por aventureros ingleses y franceses; regresaban en tropas armadas a través de vastas planicies y sabanas con grandes caravanas a pesar de los impedimentos lanzados contra ellos por los distintos gobernadores e intendentes.[189]

En 1773, fray Iñigo Abbad afirmó que los extranjeros se lle-

vaban la mayoría de las cosechas de cacao de Cumaná (20 mil fanegas por año), tabaco (40 mil arrobas), madera, ganado, una cantidad desconocida de cueros, y pequeñas cantidades de café, algodón, añil, fármacos y aceites medicinales.[190] En el mismo año se informó que las exportaciones de ganado de contrabando desde Cumaná eran de tal escala que habían creado una industria secundaria de cuatrerismo, que ésta había arruinado a los ranchos de la provincia, y que sus efectos se sentían hasta los llanos de Caracas.[191] En contraste, en esta época el comercio británico con la cercana isla de Trinidad, hacia el este, seguía siendo muy limitado. En 1776 empezó el importante programa de reformas que quintuplicaría la población de Trinidad para 1797, y que diversificó mucho sus relaciones de comercio exterior. Pero para estos momentos la población de la isla era bastante escasa (menos de 3 500 habitantes en 1777, de los cuales más de la mitad eran indios) y su riqueza insignificante. Hubo cierta interacción de bajo nivel —en 1777, un par de lanchas españolas fueron capturadas cargadas con ganado y caballos para Granada— pero nada demasiado relevante.[192]

La última región por tratar son las Antillas mayores, que abarcan la isla de Puerto Rico, y Santo Domingo: la parte hispana de La Española. Éstos eran territorios relativamente pobres, con un comercio extranjero más modesto, y parecen haber traficado menos que otras regiones con los británicos. Sin duda hubo ciertas transacciones comerciales; en 1773 se informó que el contrabando británico en Puerto Rico se basaba en el trueque de mercancías a cambio de madera para hacer tinte, pimienta, mulas y otros artículos. Las exportaciones de ganado parecen haber sido las más importantes, ya que Raynal comentó acerca del gran número de "buenas, aunque pequeñas mulas" que se contrabandeaban a Jamaica, Saint Croix y Saint Domin-

gue. Los contrabandistas conocidos hacían viajes frecuentes entre Puerto Rico y las Islas Vírgenes británicas y danesas; en 1773 se capturaron 15 navíos que traficaban en la costa sur, y en 1774 se capturaron 19 navíos y una docena de lanchas en un solo viaje. Algunos observadores tanto dentro como fuera de la isla coincidieron en que los situados militares, de cientos de miles de pesos al año, se usaban para alimentar directamente el contrabando con los británicos, holandeses, franceses y daneses.[193] A lo largo de la década de 1770 las acusaciones de la participación de las autoridades de la isla en el contrabando eran frecuentes; el gobernador Miguel de Muesas observó en 1770 que "hasta los mismos tenientes a guerra y oficiales de milicias urbanas [...] habían sido los principales cooperantes, franqueando los puertos y permitiendo el trato en toda especie de animales, frutos y maderas en las embarcaciones extranjeras bajo de ocultados pactos y gratificaciones".[194] De Muesas emitió amplias regulaciones en el mismo año a los funcionarios de la isla, entre cuyos principales objetivos estaba erradicar el comercio ilícito "de toda clase de animales y frutos del país".[195]

Ángel López Cantos ha analizado el comercio entre Puerto Rico y las colonias extranjeras vecinas durante este periodo, aparentemente con permisos de los gobernadores de la isla. Su estudio se ocupa muy poco del contrabando como tal, pero puede ser ilustrativo acerca de las características básicas del comercio. Según las cifras de López Cantos, las Indias Occidentales británicas representaban menos de 2% del total de embarcaciones involucradas en el comercio, y menos de 1.1% de su valor (la Norteamérica británica representó 0.8% y 1.2% respectivamente). Las colonias danesas, en contraste, representaban 24% de las embarcaciones y 20% del valor de las mercancías — es decir, que Puerto Rico comerciaba mucho más con los dane-

ses y holandeses que con los británicos.[196] Las colonias británicas mencionadas como socios comerciales incluyen a Antigua, Barbados, Bermuda, San Cristóbal, y las Islas Turcas, probablemente también las principales protagonistas del comercio de contrabando; quizá sea significativo que ni Jamaica ni Granada aparezcan en la lista. La situación en Santo Domingo parece haber sido similar: altos niveles de contrabando dentro del contexto de una economía en general pobre, frecuentes transacciones insignificantes de tráfico ilegal con los británicos, especialmente con las Islas Vírgenes, mientras que los daneses, holandeses y franceses dominaban el contrabando.[197]

Una rama del comercio que afectaba a todo el Caribe era la de los esclavos africanos, que entonces alcanzaba nuevas cúspides tanto en volumen como en valor. Los británicos continuaron dominando el suministro de esclavos a las colonias españolas a lo largo de este periodo. Cuba desempeñó un papel preponderante en el comercio como un importante —y creciente— mercado de esclavos por cuenta propia, pero también como centro de redistribución hacia otros territorios. En 1763, el Conde de Ricla firmó un contrato aparentemente con la Real Compañía de la Habana para la importación de esclavos a Cuba. Detrás de este contrato había un grupo de comerciantes británicos, entre ellos el omnipresente Cornelius Coppinger, que adquirían los esclavos directamente desde África y los suministraban a Cuba a través de Jamaica y Barbados. En 1765 Ricla firmó otro contrato con Coppinger y David Rieuset válido por tres años, que cubría la importación de miles de esclavos más, así como harina para alimentarlos. Bajo el primer contrato, los británicos proveyeron a la Compañía con 5 037 hombres, mujeres y niños negros, y bajo el segundo, con otros 1 987. Este último contrato fue renegado por un gobierno espa-

ñol ansioso de “evitar que el comercio inglés se arraigue en estos parajes”, una preocupación que contribuyó a otra reorganización general del comercio esclavista español.[198] En 1765 se firmó un nuevo Asiento para el suministro de esclavos con una compañía de ricos comerciantes peninsulares con base en Cádiz, liderados por Miguel de Iriarte, y con el marqués de Enrile como su presidente. Esta compañía de “Real Asiento” debía devolver la totalidad de este comercio a manos españolas, desde África hasta las colonias, al suministrar 3 500 esclavos al año a una base en Puerto Rico, desde donde serían distribuidos por todas las colonias en navíos menores de propiedad y tripulación españolas. Nikolaus Böttcher ha sugerido que la compañía de Cádiz nunca implicó “siquiera una concesión”, ya que compraba esclavos de establecimientos comerciales británicos a través de agentes en La Habana.[199] Hemos visto que se suministraban esclavos a Puerto Rico desde Dominica durante este periodo, y seguramente desde otras colonias británicas también. Es un hecho que los comerciantes españoles demostraron su incapacidad para gestionar el suministro de esclavos desde África, y para 1772 la Compañía experimentó una grave crisis cuyas consecuencias principales fueron la transferencia de la base de operaciones de Puerto Rico a La Habana, y el permiso para surtir esclavos desde cualquiera de las colonias extranjeras vecinas. Desde La Habana, la Compañía ya “con embarcaciones fletadas trae los Negros desde las Yslas de Jamaica, Barbada, o San Eustaquio [...] Sus expediciones son frecuentes, y nada costosas. Embia el dinero desde la Havana, en pesos fuertes [...] Los retornos son mui breves”.[200] Hemos visto que las exportaciones de esclavos desde Jamaica aumentaron dramáticamente entre 1773 y 1774, y de 1773 a 1779 cerca de 13 747 esclavos se surtieron a Cuba desde Jamaica, otras colonias británicas y Norteamérica.[201] El comercio de contrabando entre Puerto

Príncipe, Bayamo, Jamaica y Saint Domingue era tal, que desde 1769 se esbozaron planes para establecer algún tipo de marco de referencia formal para el comercio, quizá basado en las exportaciones legales de ganado a cambio.[202] En 1779 el contrato de la Compañía Gaditana de Negros expiró y no se renovó, lo cual llevó a otra seria reorganización del comercio español (de la cual se hablará en el siguiente capítulo).

Una última ruta por la cual Gran Bretaña comerció con las colonias españolas —y lo que es más, una ruta que representó algo así como un caso aparte— fue la que pasaba a través de sus colonias en Norteamérica. Como se verá, en años posteriores, y especialmente después de 1796, el envío de artículos manufacturados en Gran Bretaña hacia Hispanoamérica a través de los Estados Unidos a cambio de plata ocurrió en gran escala. Sin embargo, durante este periodo previo esta ruta parece haber sido de una importancia desdeñable. Es cierto que el comercio norteamericano con las Indias Occidentales, tanto británicas como extranjeras, iba en aumento durante estos años, con base principalmente en el intercambio de productos agrícolas y alimenticios por azúcar y melaza. Pero la mayor parte del comercio norteamericano con la región aún estaba limitado a las Indias Occidentales británicas; en 1763, por ejemplo, el valor de las exportaciones norteamericanas a las colonias británicas era de unas 600 mil libras (*ca*. 2 664 000 pesos), mientras que las exportaciones al resto de las colonias extranjeras, juntas, sumaban poco más de 10% de esa cifra.[203] Una vez más, la mayor parte de este comercio (ilícito) con otras colonias se iba a las islas azucareras francesas; aunque el comercio americano con las colonias españolas en este periodo se ha estudiado poco, parece que fue modesto.[204] Así, el comercio americano con Cuba (un socio clave en años posteriores) se describe para el periodo an-

tes de la Revolución como “esporádico, a menudo indirecto, y pocas veces duradero”.[205] Y cuando ese comercio con Hispanoamérica sí ocurría, se basaba en la exportación de productos agrícolas, harina, pescado y madera, más que de manufacturas. Sin duda, este comercio generalmente daba retornos en plata (además de azúcar u otros productos agrícolas de las plantaciones, como el añil), y esta plata podía entonces utilizarse para pagar el déficit comercial de Norteamérica con Gran Bretaña. También hay evidencia de que incluso desde este periodo temprano los españoles mandaban sus ganancias de regreso a España a través de Norteamérica para evitar el pago de impuestos.[206] No obstante, debido a su limitada escala total y a la naturaleza del intercambio en la cual se basaba, parece que se puede descartar al comercio norteamericano como un vehículo importante para el comercio británico con Hispanoamérica antes de la Independencia de los Estados Unidos.

LA GUERRA DE INDEPENDENCIA DE LOS ESTADOS UNIDOS: TRASTORNO A CORTO PLAZO, CATALIZADOR A LARGO PLAZO

La Independencia de los Estados Unidos y la guerra que la acompañó (1776-1783) atestó un duro golpe al poder británico en el continente americano, aunque en términos comerciales, el revés resultaría notablemente efímero. Francia se unió al conflicto en 1778, y España en junio de 1779, en parte aduciendo a constantes violaciones por parte de los británicos del territorio español en la Bahía de Honduras.[207] Entre 1778 y 1782, los franceses tomaron por asalto las Antillas Menores, y se apoderaron de Dominica, San Vicente, Granada, San Cristóbal, y Tobago. Los españoles expulsaron casi por completo a los británicos de Honduras y la Costa de Mosquitos entre 1779 y 1780, y conquistaron Florida y Nueva Providencia en las Bahamas en-

tre 1780 y 1781,[208] así que para principios de 1782 Gran Bretaña sólo había retenido en el Caribe a Jamaica, Antigua y Barbados. En las Indias Occidentales británicas la guerra causó graves penurias económicas, principalmente debido a que dislocó sustancialmente el crucial comercio norteamericano.[209] Mientras tanto, el impacto de la guerra en el comercio español se ha investigado muy poco y es más difícil de evaluar. Se ha sugerido que uno de los objetivos principales de la guerra para los españoles era extirpar el contrabando británico del Golfo de México y del río Misisipi.[210] Desde el inicio, se prohibió todo comercio con los británicos en la totalidad de las colonias españolas, mientras que los corsarios cubanos —los más formidables debido a su conocimiento detallado de la costa de Jamaica, adquirido como contrabandistas durante la época de paz— hostigaron a los británicos.[211] Por su parte, los británicos consideraron buscar compensaciones en el sur por sus pérdidas en el norte, como argumentaba uno de los embajadores: “Dejen que nuestras flotas y ejércitos evacúen Norteamérica, para caer sobre Santo Domingo, Martinica, Cuba, y forzar un comercio libre en el Golfo de México, el camino directo hacia las minas de oro y plata, las islas azucareras, y la revuelta de los asentamientos españoles [...] Nuestras colonias presbiterianas estarán más que compensadas”.[212]

Las lanchas españolas que comerciaban en Tobago fueron incautadas con el estallido de la guerra. Las Islas Vírgenes Británicas entraron en una “era dorada” para los corsarios, y la Marina Real británica atacó a las embarcaciones enemigas en todo el Caribe.[213] Es verdad que hay evidencia de que la marina británica limitó sus ataques a los navíos españoles que comerciaban con los puertos libres, mientras que los gobernadores de Antigua y Tobago alcanzaron un acuerdo con su contra-

parte en Caracas para prohibir los ataques de corsarios en sus respectivas costas.[214] La prueba de que parte del comercio de contrabando entre Jamaica y Cuba sí subsistió queda registrada en uno de los casos de contrabando más celebrados en toda la historia hispanoamericana, uno que involucró al futuro revolucionario y precursor Francisco de Miranda (y que hizo de él, por primera vez, un renegado de la justicia española).[215] Sin embargo, parece que la conclusión de Armytage de que la guerra de Independencia de los Estados Unidos por varios años "dañó" o incluso "lisió" al comercio de los puertos libres es sustancialmente correcta. El número de barcos que entraban a los puertos libres de Jamaica se redujo a la mitad en 1778, y totalizó apenas 35 en 1781, la mayoría de ellos daneses y holandeses.[216] El comercio de Dominica se colapsó al inicio de las hostilidades, y cuando la isla fue capturada por Francia en 1778 su Acta de Puertos Libres "se permitió expirar" y no fue renovada cuando se restituyó la isla a Gran Bretaña con la llegada de la Paz.[217] Otras pérdidas británicas, especialmente las de Florida y Granada, momentáneamente cerraron los nuevos caminos comerciales que se habían abierto en 1763. El comercio británico de esclavos en el Caribe también se colapsó en gran medida, y provocó una escasez crónica de esclavos en Cuba y en otros lados.

El vacío comercial que dejó la crisis en el comercio con los británicos fue llenado por comerciantes de naciones aliadas a España, o neutrales, sobre todo de los Estados Unidos. El bloqueo naval británico ocasionó una crisis de subsistencia en las colonias españolas, la cual sólo podía mitigarse recurriendo a los neutrales, y después de 1779 la mayoría de las colonias se abrieron a un amplio comercio neutral por primera vez —por mucho, la consecuencia comercial más significativa a largo pla-

zo de la guerra en Hispanoamérica. Cuba fue paradigmática en este sentido: los puertos cubanos se abrieron al comercio neutral, primero por orden de las autoridades de la isla y luego por un decreto formal de la Corona. Este comercio estaba expresamente limitado al suministro de productos comestibles, especialmente de harina, pero inevitablemente dio paso a abundantes importaciones de contrabando, y las estrechas relaciones comerciales entre Cuba y los Estados Unidos datan de este periodo.[218] Entre 1781 y 1783 la mayoría de las otras colonias se abrieron al comercio con los neutrales o con colonias extranjeras aliadas, mientras que se otorgó un permiso especial para procurar esclavos en las colonias francesas durante la guerra.[219] Distintos puertos en Nueva Granada acogieron expediciones mercantiles de las islas francesas, holandesas y danesas, mientras que se realizaban regularmente envíos de ganado de Venezuela a Martinica a cambio de efectivo.[220] El comercio neutral y aliado pronto se hizo muy valioso: Francisco de Saavedra estimó el valor total de las importaciones de contrabando a La Habana en los primeros tres años de la guerra en más de cuatro millones de pesos, y también sugirió en 1781 que 70% de las importaciones de bienes europeos a Caracas llegaba como contrabando.[221] En otras partes se dijo que durante la guerra los franceses obtuvieron 400 mil pesos de Caracas y Cumaná "por diferentes tipos de manufacturas que antes solían recibir de los holandeses e ingleses".[222] En el corto plazo, este viraje del comercio hacia los neutrales y otras colonias extranjeras lesionó los intereses británicos y contribuyó poderosamente a la crisis comercial de los puertos libres. Sin embargo, el precedente que el comercio neutral sentó en el imperio español durante la guerra no se olvidaría fácilmente, y en los años por venir tanto el comercio neutral como el de las colonias ex-

tranjeras se convertirían en vehículos de vital importancia para las relaciones comerciales británicas con Hispanoamérica.

NOTAS AL PIE

[1] Sobre esta controversia, véase Grant, "Canada versus Guadeloupe", *passim.*

[2] Sobre los términos del tratado, véase Ward, "The British West Indies", p. 418; Temperley, "The Peace of Paris", pp. 496, 502. Su aspecto más significativo a largo plazo fue, por supuesto, la adquisición de todo Canadá por parte de Gran Bretaña, y con ello la liquidación del imperio francés en Norteamérica.

[3] *Philosophical and Political History,* 3, p. 103.

[4] Christelow, "Contraband Trade" pp. 315-316, 333-334; también Armytage, *The Free Port System,* pp. 36-37. Para el término *Ceded Isles,* véase Watts, *The West Indies,* p. 251.

[5] "Governor Johnstone's Account of West Florida", *Gentleman's Magazine,* febrero de 1765, pp. 75-77; véase también Howard, *British Development of West Florida,* pp. 17-18; Born, "British Trade in West Florida", pp. 16-17.

[6] Miguel de Altarriba a Julián de Arriaga, La Habana, 8 de marzo de 1765, A.G.I., Santo Domingo, 2 188.

[7] El estudio más sobresaliente del sistema de Puertos Libres continúa siendo el de Frances Armytage. Si bien ha sido desbancada en muchos aspectos, esta obra sigue siendo indispensable, especialmente en lo que se refiere a los primeros años.

[8] 4 Geo. 3 cap. 15; Beer, *British Colonial Policy,* pp. 276-284.

[9] La Crisis de la Ley del Timbre puede tratarse con la consulta de Morgan y Sears, *The Stamp Act Crisis,* y el más reciente Thomas, *British Politics;* para saber más sobre su repercusión en las Antillas Occidentales, véase Spindel, "The Stamp Act Crisis".

[10] Para una relación detallada de esta campaña obsesiva, véase Bullion, *Great and Necessary Measure,* en particular los caps. 3 y 4. Empero, Bullion no comenta la aplicación de esta campaña en las Indias Occidentales.

[11] Nombre alusivo a las disposiciones de la ley que sancionaban a los barcos extranjeros que "merodearan" cerca de las costas de Gran Bretaña o de sus colonias con la intención de realizar el contrabando.

[12] 3 Geo. 3 c.22: "An Act for the further encouragement of His Majesty's revenues and customs, and for the prevention of the clandestine running of goods"; Beer, *British Colonial Policy,* p. 229.

[13] Para el texto de la orden de Egremont, véase Egremont to Horatio Sharpe, Whitehall, 9 de julio de 1763, en Sharpe, *Correspondence,* vol. 3, pp.102-103.

[14] Véanse las órdenes fechadas el 4 de enero y 27 de marzo de 1764 en N.A., C.O. 137/61, ff. 233-234, 235, 243-v, y Lyttleton a los Lores del Comercio, Jamaica, 2 de abril de 1764, N.A., C.O. 137/33, ff. 131-132.

[15] Véase también J. Robarts, "Observations upon the Trade in General, and upon the Trade with the Spanish West Indies in particular", 2a parte, n.p., 1766?, S.R.O., D. (W.) 1778, II, no. 2113; Christelow, "Contraband Trade", p. 320. Ha habido cierta confusión entre esta "cláusula hovering" y la Ley Hovering propiamente dicha.

[16] Fragmento de una carta a Thomas Gray, Kingston, Jamaica, 1 de febrero de 1764, S.A., W.W.M., R.I/517c; véase también Aaron Bauch Lousada a Daniel Bauch Lousada, Jamaica, 8 de marzo de 1764, S.A., W.W.M., R.1/517a.

[17] Fragmento, sin evidencia de los autores, Jamaica, 7 de abril de 1764, S.A., W.W.M., R.I/517c.

[18] *Gentleman's Magazine,* julio de 1764, p. 337; parcialmente publicada en Romano, *Moneda, seudomonedas,* p. 68.

[19] Fragmento, George Johnstone a John Pownall, Kingston, 25 de septiembre de 1764, S.R.O., D. (W.) 1778, II, no. 53; Johnstone a Inspectores de Aduana, n.p., 15 de julio de 1765, en "Letters received at the Treasury, relative to Bullion…", S.A., W.W.M., R.34/2.

[20] Fragmento de carta de John Rhea, Filadelfia, 11 de octubre de 1765, adjunta a Dennys de Berdt a Lord Dartmouth, s.l., 3 de diciembre de 1765, S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 119.

[21] Testimonio de William Kelly al Parlamento, Londres, 12 de febrero de 1766, B.L., Add. Mss. 33 030, ff. 130-139v.

[22] Christelow, "Contraband Trade", véanse en particular pp. 320, 323, 328-329.

[23] Edwards, *The History, Civil and Commercial,* I, p. 238.

[24] *Gentleman's Magazine,* julio de 1764, p. 337, y comentario por lord Holland, 29 de octubre de 1765, en Thomas, *British Politics,* p. 255.

[25] "Account of Bullion imported from North America from 1748 to 1765", S.A., W.W.M., R. 34/5b. Las cifras respectivas son 156 390 libras (1763) y 116 760 libras (1765).

[26] Bourgoing, *Tableau de l'Espagne,* vol. 2, p. 171; Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España,* p. 511. El cálculo de Rodríguez Casado del valor total del contrabando extranjero en Hispanoamérica en 1765 de 12 millones de pesos es más moderado, pero su metodología es dudosa; "Comentarios al Decreto", p. 112.

[27] Robarts, "Observations upon the Trade in General", 2da. parte, S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 2113.

[28] "La introducción de géneros ha sido cuantiosísima, de modo que no es posible se consuman aquí en muchos años"; Francisco López de Gamarra a Arriaga, La Habana, 21 de abril de 1763, en Marrero, Cuba, 12, pp. 5, 7.

[29] Interrogatorio sin título, s. l., fechado en 1763 pero con certeza de enero de 1766, B.L., Add. Mss. 38 373, ff. 130-131v; serie paralela en B.L., Add. Mss. 38 339, ff. 225-228.

[30] Nótese que el artículo de Christelow fue escrito antes de que los importantes documentos que están ahora en los Archivos de Sheffield y la Oficina de Registros de Staffordshire se conocieran ampliamente.

[31] "Aquí déjenme dar pausa y maravillarme —De que estos Adeptos profundos en el conocimiento del Comercio e Intercambio, estos barbas grises, y mismísimos *Néstores* en años y experiencia, no [...] previeron (y la interpretación más favorable para ellos es suponerlos ciegos e ignorantes) que aplicaban el hacha afilada a la raiz del comercio español": Robarts, "Observations upon the trade in general", 2a parte, s.l., 1766 o 1767, S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 2113.

[32] Walpole, *Memoirs of the Reign of George III,* 2, pp. 277-28I, informando de un debate en la Cámara el 3 de febrero de 1766.

[33] Evidencia de Beeston Long, Londres, 17 de febrero de 1766, B.L., Add. Mss. 33 030, ff. 190-195.

[34] Halifax a los Lores del Comercio, St James, 12 de mayo de 1764, N.A., C.O. 137/33, f. 108.

[35] Christelow, "Contraband Trade", pp. 322-323; Armytage, *The Free Port System,* p. 25; Langford, *The First Rockingham Administration,* p. 113; Johnson, *British West Florida,* pp. 43-45.

[36] Carta fechada en Kingston, 23 de julio de 1764, en *The Annual Register,* 1764, p. 107.

[37] Jared Ingersoll a Godfrey Malbone, Londres, 7 de abril de 1765, en Ingersoll, "A Selection from the Correspondence", p. 323.

[38] Evidencia de Robert Hamilton, Londres, 13 de febrero de 1766, B.L., Add. Mss. 33 030, ff. 153v-160v.

[39] Evidencia de Robert Dawson, Londres, 12 de febrero de 1766, B.L., Add. Mss. 33 030, ff. 141-143v.

[40] "T.M." al editor, West-Riding, Yorkshire, 21 de diciembre de 1765, en *The Gentleman's Magazine,* diciembre de 1765, p. 567.

[41] Carta fechada en Rufford, 1 de noviembre de 1765, en Keppel, *Memoirs of the Marquis of Rockingham,* I, pp. 252-253.

[42] Sutherland, "Edmund Burke", pp. 63-65; Armytage, *The Free Port System,* pp. 29-30.

[43] "No hemos podido persuadirlos de que vuelvan"; "Ningún Español hasta ahora se ha aventurado de venir aquí a comprar mercancías"; fragmentos, sin evidencia de autores, 30 de enero y 10 de mayo de 1765, ambos en S.A., W.W.M., R1/517C.

[44] "Considerations on the laws made for the increase of Navigation and for Regulation of the Plantation Trade, so far as they relate to the bullion trade"; "Memoire on the Treaties with Spain"; y "Proposals", en B.L, Add. Mss. 35 911, ff. 109-115v, 91-98v, 79-83v respectivamente; hay otras copias de cada nota en B.L., Add. Mss. 33 030, y en S.A., W.W.M., R.34. Armytage, *The Free Port System,* pp. 31-33, ofrece el

principal análisis secundario de estos papeles; Christelow, "Contraband Trade", pp. 324-327, también los menciona pero parece atribuirlos erróneamente a los agentes legales de la corona Yorke y de Grey.

[45] Anón., "Observations on the commerce of our colonies with those of Spain, so far as regards the legality of the importation of bullion in foreign bottoms", s.l., s.f., S.R.O., D. (W.) 1778, II, 136a; otra copia en B.L., Add. Mss. 35 911, ff. 116-127.

[46] Yorke a Rockingham, Tittenhangar, 25 de octubre de 1765, S.A., W.W.M., R.1/515; una opinión similar puede encontrarse en Newcastle a Rockingham, Claremont, 22 de octubre de 1764, S.A., W.W.M., R.1/511. Las tres notas también se tratan en lord Northington a Rockingham, Grainge, 23 de octubre de 1765, S.A., W.W.M., R.1/513.

[47] Rockingham a Yorke, 24 de octubre de 1765, citado en Langford, *The First Rockingham Administration,* p. 115.

[48] Armytage, *The Free Port System,* p. 33, quien cita la Minuta de la Tesorería, 30 de octubre de 1765, N.A., T. 29/37.

[49] "Copy of the Attorney & Solicitor General's opinion", 11 de noviembre de 1765, B.L., Add. Mss. 35 911, ff. 88-89v; copias de la Minuta de la Tesorería del 13 de noviembre de 1765 en "Copy of the Attorney…", ff. 73-74, y N.A., T. 29/37, f. 115.

[50] Las órdenes se enviaron a las Indias Occidentales y América el 16 de noviembre de 1765.

[51] Langford, *The First Rockingham Administration,* pp. 114, 116-117; Thomas, *British Politics,* pp. 255-256.

[52] Thomas, *British Politics,* pp. 257-259; Christelow, "Contraband Trade", pp. 330-333.

[53] Algunas, aunque no todas, de estas entrevistas están en B.L., Add. Mss. 33 030, ff. 130ff., fechadas en febrero de 1766.

[54] Langford, *First Rockingham Administration,* p. 200.

[55] Sobre el cambio en la opinión pública en esta época contra los mercaderes de las Indias Occidentales y en favor de los de Norteamérica, véase por ejemplo "A Short Sketch of the Transactions that led to the new Regulations of Commerce…", *Gentleman's Magazine,* mayo de 1766, pp. 228-231.

[56] "Minutes of Meeting of West Indian and North American Merchants", King's Arms Tavern, Londres, 10 de marzo de 1766, publicadas en Penson, *The Colonial Agents of the British West Indies,* pp. 284-285.

[57] Thomas, *British Politics,* p. 261.

[58] Véase Allen, "British Commercial Policy", p. 137.

[59] Burke a Charles O'Hara, 23, 24 de abril de 1766, en *Correspondence,* I, pp. 251-252, con la útil nota del editor.

[60] Walpole, *Memoirs of the Reign of George III,* 2, pp. 316-317, donde describe un debate "unos días después" del 22 de abril de 1766. La oposición de Beckford a

Grenville en este fragmento parece anómala.

[61] Masserano a Grimaldi, Londres, 15 de abril de 1766, A.H.N., Estado, 4271.

[62] Walpole, *Memoirs of the Reign of George III,* 2, pp. 316-317.

[63] "Agreement of the West Indian Committee", Cámara de los Comunes, Londres, 8 de mayo de 1766, publicado en Sutherland, "Edmund Burke", p. 71; importante interpretación secundaria en Thomas, *British Politics,* pp. 269-272.

[64] Ver por ejemplo *Debates and Proceedings,* 7, pp. 156-157. Hay desacuerdos sobre las fechas exactas.

[65] Thomas Nuthall a Pitt, Crosby Square, Londres, 8 de mayo de 1766, en Pitt, *Correspondence,* 2, pp. 417-419.

[66] Citado en Armytage, *The Free Port System,* p. 41.

[67] John Yorke a Hardwicke, 19 de mayo de 1766, citado en Langford, *First Rockingham Administration,* p. 207.

[68] *Annual Register,* 1766, p. 47.

[69] Francis Gildart a Dartmouth, Liverpool, 6 de julio de 1766, S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 2225.

[70] 6 Geo. 3 cap. 49. Las principales descripciones secundarias de las disposiciones del Acta incluyen a Armytage, *The Free Port System,* pp. 42-43; Christelow, "Contraband Trade", pp. 337-359, y Ragatz, *The Fall of the Planter Class,* pp. 138-141.

[71] Manning, *British Colonial Government,* pp. 275-276.

[72] Young, The *West-India Common-Place Book,* pp. 171-173.

[73] Dauxion Lavaysse, *Voyage aux Iles de Trinidad,* 2, p. 423.

[74] "En el caso de Jamaica se concibe que el algodón era el gran objeto deseado"; ¿sir Philip Musgrave al conde de Dartmouth?, "Memorandum relative to the Free Port Act of Jamaica", s.l., s.f. (¿fines de 1773?), S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 2160. Allen también hace hincapié en la importancia del algodón: "British Commercial Policy", pp. 134-135. Sobre el comercio de esclavos, véase Bryan Edwards, *The History, Civil and Commercial,* I, pp. 241-242.

[75] *West-India Common-Place Book,* p. 177.

[76] "Observations on the trade carried on between the British West Indies and the Spanish colonies…", posiblemente por Thomas Irving, 1785 o 1786, B.L., Add. Mss. 38 345, ff. 208-213v.

[77] *First Rockingham Administration,* p. 207. François Crouzet toma un enfoque bastante más escéptico, de que los Puertos Libres fueron "no […] una medida liberal […] sino más bien una forma particularmente refinada de mercantilismo, adoptada por un país que había logrado la supremacía industrial"; *L'Economie britannique,* pp. 157-158.

[78] Ellotson a Shelburne, Jamaica, 31 de octubre de 1767, citado en Ragatz, *The Fall of the Planter Class,* pp. 121-122.

[79] Citado en Burnard, " 'Prodigious Riches' ", pp. 511-512.

[80] John Dalling, tratado sobre el comercio español, s.l., s.f., adjunto a Dalling a Dartmouth, Jamaica, 11 de abril de 1773, N.A., C.O. 137/68, ff. 63-671.

[81] Rodney a Stephens, Londres, 1 de octubre de 1774, N.A., A.D.M. I/239, sin foliación; "Queries relative to the state of His Majesty's island of Jamaica", 1774, N.A., C.O. 137 /70, ff. 88-98v.

[82] Saavedra, *Journal,* pp. 84-86.

[83] Long, *History of Jamaica,* 1, pp. 500, 506-507; Edwards, *History, Civil and Commercial,* I, pp. 239-240.

[84] Allen, "British Commercial Policy", pp. 143-144.

[85] Watts, *The West Indies*, pp. 277-278.

[86] Burnard, " 'Prodigious Riches' ", pp. 511-512. Lillian Penson también consideró el impacto del Acta de Puertos Libres como "desdeñable": "The West Indies", p. 345.

[87] Armytage, *The Free Port System,* pp. 47-48; Williams, "Mercados británicos", p. 97.

[88] Decreto del 16 de octubre de 1765, publicado en Levene, *Documentos para la historia argentina,* 5, pp. 434-440; tratado secundario en Fisher, *Commercial Relations,* pp. 9, 13-14.

[89] Ramos, *El Contrabando inglés,* p. 181; Stein y Stein, *Apogee of Empire,* p. 352.

[90] Rochford a Halifax, Aranjuez, 7 de mayo de 1764, N.A., S.P. 94/167, ff. 7-8v; Rochford a Conway, Escorial, 28 de octubre de 1765, también Conway a Rochford, St. James, Londres, 27 de noviembre de 1765, los últimos dos en N.A., S.P. 94/ 172, ff. 89-90, 126-130, y Christelow, "Great Britain and the Trades", pp. 15-17. Véase también la reacción optimista del historiador británico contemporáneo William Robertson, en Stein y Stein, *Apogee of Empire,* p. 79.

[91] Saavedra, *Journal,* pp. 83-84.

[92] Véase por ejemplo la queja del Consulado de Cádiz, de febrero de 1777, en Kuethe, "El fin del monopolio", p. 63; también Marrero, *Cuba,* 12, pp. 16-19, 28-30.

[93] Knox, *Historical Account,* pp. 87, 99; Westergaard, *The Danish West Indies,* p. 250; Dubuisson y Dubucq, *Lettres critiques et politiques,* pp. 112-114.

[94] "Further Considerations relative to the Free Ports", s.l., s.f. [¿fines de 1773?], S. R. O., D. (W.) II, núm. 2161.

[95] *Obras,* 1, pp. 74-76; véase también en particular Depons, *Travels in South America,* 2, pp. 59-60.

[96] Christelow, "Contraband Trade", pp. 340-342; también Pantaleão, *A Penetração comercial,* pp. 178-180; Ramos, *El Contrabando inglés,* pp. 172-178.

[97] John Dalling, tratado sobre el comercio español, s.l., s.f., N.A., C.O. 137/68, ff. 63-71; el fragmento relevante se trata en "Considerations on the Free Port Act in Ja-

maica", s.f. [¿fines de 1773?], S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 2159; véase Edwards, *The History*, 1, pp. 239-240, que es tentador suponer que se basa en el informe de Dalling; Ryburn y Wilson a Maitland, Granada, 28 de abril de 1806, N.A., C.O. 101/43, ff. 92-93v, y el informe en Young, *The West-India Common-Place Book*, pp. 171-173; puede que ambos se basen en Edwards.

[98] Rodney a Stephens, *Portland*, Port Royal Harbour, 12 de marzo de 1774, y Rodney a Stephens, Londres, 1 de octubre de 1774, ambos en N.A., A.D.M. 1/239, sin foliación.

[99] Harris a Weymouth, Madrid, 7 de diciembre de 1769, N.A., S.P. 94/182, sin foliación.

[100] Forrest a Philip Stephens, *Dunkirk*, Port Royal, 8 de octubre de 1769, N.A., A.D.M. 1/238, sin foliación.

[101] Citado en Brown, "Anglo-Spanish Relations", pp. 451-460. Se ha identificado una media docena de casos de confiscaciones durante estos años; por supuesto, es posible que haya habido más.

[102] Rodney a Stephens, Londres, 1 de octubre de 1774, N.A., A.D.M. 1/239, sin foliación. Sobre el incidente en La Habana, véase en particular la serie de documentos en A.H.N., Estado, 4269; Brown, "Anglo-Spanish Relations", pp. 377-378.

[103] Gray a Shelburne, San Ildefonso, 7 de agosto de 1768, N.A., S.P. 94/180, sin foliación.

[104] Documentos relevantes en A.G.l., Caracas, pp. 81, 82.

[105] Dookhan, "Viegques [*sic*] or Crab Island", pp. 7-9; Torres Ramírez, "La Isla de Vieques", pp. 457-461.

[106] Dalling al conde de Dartmouth, Jamaica, 11 de abril de 1773, N.A., C.O. 137/68, ff. 61-62v.

[107] Diarios de la Asamblea de Jamaica, sábado 23 de octubre de 1773, N.A., C.O. 140/46, f. 448.

[108] Plantadores de café de Jamaica a Dartmouth, s.l., s.f. [1772-1773], N.A., C.O. 137/68, f. 83; véase también Ragatz, *The Fall of the Planter Class,* pp. 140-141; Armytage, *The Free Port System,* pp. 46-47.

[109] John Dalling, tratado sobre el comercio español, s.l., s.f., N.A., C.O. 137/68, ff. 63-71.

[110] "Considerations on the Free Port Act in Jamaica", s.f. [¿fines de 1773?], S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 2159; "Memorandum relative to the Free Port Act", s.f. [¿fines de 1773?], S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 2160.

[111] 13 Geo. 3, cap. 73.

[112] "Memorandum relative to the Free Port Act of Jamaica", s.f. [¿1773?], S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 2160; Pantaleão, *A Penetração comercial,* pp. 169-174.

[113] Nadine Hunt ha explorado el impacto del Acta de 1766 en los puertos menores del oeste de Jamaica (Montego Bay, Savannah la Mar y Lucea): "Expanding the

Frontiers of Western Jamaica”.

[114] Rodney a Stephens, Londres, 1 de octubre de 1774, P.R.O., A.D.M. 1/239, n.f.

[115] *Journal,* pp. 84-86; sobre la participación de los judíos, véase también p. 45.

[116] *The History, Civil and Commercial*, 1, p. 243.

[117] “Queries relative to the state of H.M.’s island of Jamaica…”, 1774, N.A., C.O. 137/70, ff. 88-98v.

[118] Joseph de Abalos a Antonio María Bucarely, La Habana, 17 de febrero de 1768, en Marrero, *Cuba,* 12, pp. 28-30.

[119] Bryan Edwards, “Thoughts on the Spanish Assiento Contract”, Jamaica, 20 de octubre de 1773, S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 2135; véase también *The History, Civil and Commercial,* I, pp. 242-243. El decreto español correspondiente, fechado el 1 de mayo de 1773, está en Levene, *Documentos,* 5, pp. 278-282. Las propuestas más amplias de Edwards abarcaron la admisión de navíos españoles a *todos* los puertos británicos de las Indias Occidentales, dadas ciertas precauciones contra el contrabando.

[120] 14 Geo. 3, cap. 41, y 21 Geo. 3, cap. 29.

[121] Poyer, *The History of Barbados,* pp. 365-366; Schomburgk, *The History of Barbados,* pp. 339-340; Dookhan, *A History of the British Virgin Islands,* pp. 52-53; Armytage, *The Free Port System,* p. 50.

[122] Long, *History of Jamaica*, 1, pp. 496-503, 506.

[123] Armytage, *The Free Port System,* p. 50; Edwards, *The History, Civil and Commercial,* I, p. 243.

[124] William Walton a Lord Hawkesbury, Liverpool, 24 de febrero de 1788, en Donnan, *Documents,* 2, pp- 575-577.

[125] “Queries relative to the state of His Majesty’s island of Jamaica”, 1774, N.A., C.O. 137/70, ff. 88-98v; Burnard, “ ‘Prodigious Riches’ ” , pp. 511-512.

[126] Ramos, *El contrabando inglés,* pp. 202-203.

[127] Saavedra, *Journal,* pp. 83-86.

[128] *Tableau de l’Espagne moderne,* 2, pp. 182-184.

[129] Comerciantes de Londres a la Corona, s.l., s.f. (¿fines de 1767?), N.A., C.O. 101/111, f. 278.

[130] Christelow, “Contraband Trade”, pp. 340-342; Armytage, *The Free Port System,* pp. 43-45.

[131] *The West-India Common-Place Book,* p. 180.

[132] Atwood, *The History of Dominica,* pp. 104-106; véase también Jones, “Historical Study”, pp. 49-50.

[133] Testimonio de Kender Mason, en Minutas del Comité sobre los Puertos Libres en Dominica, Bermuda y las Bahamas, 14 de noviembre de 1786, N.A., C.O.

318/ I, ff. 72v-74; véase también "Account of number of Slaves sold by Kender Mason and Company [...] in the West Indies", s.l., s.f., en Donnan, *Documents*, 2, p. 524.

[134] "La Prosperidad de Florida depende del Éxito de este Comercio"; sir John Lindsay al Almirantazgo, 1765, citado en Robarts, "Observations upon the trade", 1766 o 1767, S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 2113.

[135] "Representation of Council and Assembly", Pensacola, 22 de noviembre de 1766, en Howard, *The British Development*, pp. 111-116, app. 3.

[136] Fragmento, Johnstone a Pownall, Pensacola, 31 de octubre de 1764, S.R.O., D. (W.) 1778, II, núm. 54; véase también Born, "British Trade in West Florida", pp. 15-16, 71-72; Johnson, *British West Florida*, pp. 13-14, 43-45.

[137] Sobre esta campaña, véase especialmente Born, "British Trade in West Florida", pp. 35-43.

[138] Morgan y Strothers a Lord Hawkesbury, Londres, 8 de marzo de 1793, B.L., Add. Mss. 38 228, ff. 355-356v.

[139] Respectivamente: Montforte Browne a los Lores del Comercio, Pensacola, 29 de septiembre de 1767, en Howard, *The British Development*, p. 128, ap. 8; John Lindsay al Marqués de Cruillas, Pensacola Bay, 9 de noviembre de 1764, y documentos relacionados en A.G.I., México, 1507a; Ramos, *El contrabando inglés*, pp. 39, 56-57, 130-131, 201; documentos en N.A., C.O. 137/65; N.A., S.P. 94/185; A.G.I., México, 1508.

[140] Johnson, *British West Florida*, pp. 188-189.

[141] Caughey, "Bernardo de Gálvez", pp. 10-11; un panorama general puede encontrarse en Johnson, *British West Florida*, pp. 191-198.

[142] Caughey, "Bernardo de Gálvez", pp. 33-34; Born, "British Trade in West Florida", pp. 103-105.

[143] Caughey, "Bernardo de Gálvez", pp. 70-77.

[144] Martin, *The History of Louisiana*, pp. 216-218.

[145] Johnson, *British West Florida*, pp. 192-193; Martin, *The History of Louisiana*, pp. 216-218; Born, "British Trade", p. 114.

[146] Mowat, *East Florida as a British Province*, pp. 75-76, 141.

[147] Raynal, *A Philosophical and Political History*, 3, p. 492.

[148] Richard Jones al gobernador Roger Elletson, Jamaica, 3 de agosto de 1768, N.A., C.O. 137/64, ff. 9-11v; Robert Jones a William Trelawney, s.l., 4 de agosto de 1770, N.A., C.O. 137/35, ff. 240-245.

[149] Ramos, *El contrabando inglés*, pp. 85, 98, 200.

[150] Véase la declaración del superintendente Lawrie, citado en Dawson, "William Pitt's Settlement", p. 697.

[151] Long, *History of Jamaica*, 1, pp. 318-319, 327-332.

[152] Para el *Industry* véanse en particular los documentos en N.A., C.O. 137/64, C.O. 137/65, y A.D.M. 1/238; para el *Morning Star* véase N.A., C.O. 137/71, C.O. 137/72, y F. O. 72/8.

[153] Dawson, "William Pitt's Settlement", pp. 697-698.

[154] J. Maud a William Lyttleton, Honduras, 7 de octubre de 1765, N.A., C.O. 137/34, ff. 5-6v; "Some thoughts relative to the trade lately carried on in the Bay of Honduras", 1783, B.L., Add. Mss. 36 806, ff. 203-214.

[155] Barbara Potthast-Jutkeit argumenta que el comercio era de mayor valor, pero concuerda en que hubo una caída después del fin de la guerra en 1763: "Centroamérica y el contrabando", pp. 514-515.

[156] Embajador a Grimaldi, Londres, 10 de junio de 1767, A.H.N., Estado, 4269.

[157] Sir William Young a la Junta de Comercio, 20 de septiembre de 1775, citado en Nardin, *La mise en valeur,* p. 261. Nardin rara vez se refiere al comercio con los españoles, como tampoco lo hicieron los contemporáneos, véase por ejemplo Fowler, *A Summary Account,* p. 28.

[158] Jones, "Historical Study of Anglo-Spanish American Trade", pp. 46-48; Ramos, *El contrabando inglés,* p. 212.

[159] Véanse los documentos en N.A., S.P. 94/180, S.P. 94/182, C.O. 101/14; A.H.N., Estado, 4259. Brown, "Anglo-Spanish Relations", pp. 379-381, publica los permisos, también Christelow, "Contraband Trade", pp. 340-341.

[160] Gov. Macartney a lord Germain, Granada, 30 de junio de 1776, B.L., Add. Mss. 38 718, ff. 21-24v.

[161] Conde de Ricla a Julián de Arriaga, La Habana, 30 de octubre de 1764, A.G.I., Santo Domingo, 2188.

[162] Véase Böttcher, "Trade, War and Empire", p. 162, quien analiza los datos proporcionados por sir Charles Whitworth; "An Account of Bullion imported from Jamaica", S.A., W.W.M., R. 34/5c; "Account of Bullion imported from North America", S.A., W.W.M., R. 34/5b.

[163] Böttcher, "Trade, War and Empire", pp. 178-179.

[164] Véase en particular Miguel de Altarriba a Arriaga, La Habana, 8 de marzo de 1765, A.G.I., Santo Domingo, 2188; documentos sobre viajes a Jamaica para conseguir provisiones de mayo de 1764 a noviembre de 1765 en A.G.I., Santo Domingo, 1206.

[165] Böttcher, "Trade, War and Empire", p. 181; Sagra, *Historia,* p. 133, quien cita un decreto del 14 de abril de 1767.

[166] Algunos de los documentos mercantiles de Monroe, en inglés, están en el A.G.I., Santo Domingo, 1159; véase también Ramos, *El contrabando inglés,* p. 42. Acerca del conde de Ricla en Cuba, véase el estudio detallado de Jaime Delgado.

[167] Pezuela, *Historia,* 3, pp. 55-56. Bucarely rechazó otros tres barcos británicos en agosto de 1766, y también fue responsable del incidente de junio de 1767 en que

se involucraron el *Cygnet* y el *Adventure,* descrito más arriba.

[168] Marrero, *Cuba,* 12, pp. 29-30.

[169] Ramos, *El contrabando inglés,* pp. 71-72, 105.

[170] Abalos a Bucarely, La Habana, 17 de febrero de 1768, en Marrero, *Cuba,* 12, pp. 28-29. Abalos estimó las exportaciones de contrabando de ganado en siete mil cabezas al año.

[171] Acerca de los contrabandistas británicos, véase por ejemplo Ramos, *El contrabando inglés,* pp. 46, 70, 96-97, 110, 118, 126-127, 133.

[172] Véase por ejemplo Lewis, "Anglo-American Entrepreneurs", p. 120.

[173] Véase por ejemplo Armytage, *The Free Port System,* pp. 10-11; Ramos, *El contrabando inglés,* p. 49.

[174] Uno de ellos fue el *John Elizabeth,* que entró a Veracruz el día de Navidad de 1769; véase Juan Antonio Ayanz de Urieta a Julián de Arriaga, Veracruz, 8 de enero de 1770, A.G.I., México, 2844.

[175] Ramos, *El contrabando inglés,* pp. 68, 305-306. Todos los informes acerca de los planes británicos de una intervención estratégica en la región, uno de los cuales otorgaba a Gran Bretaña el Puerto de Veracruz a cambio de apoyo para una nueva república mexicana y un ducado-barrera de Orizaba, resultaron ser quimeras: Príncipe de Masserano a Grimaldi, Londres, 8 de agosto de 1766, A.G.S, Estado, 6961, y documentos relacionados.

[176] Stein y Stein, *Apogee of Empire,* p. 187.

[177] Citado por Ramos, *El contrabando inglés,* pp. 48-49, 67-68, 108; también (para Mérida) 114-115.

[178] Capt. Tonyn a Philip Stephens, *Phoenix,* Port Royal, 30 de julio de 1770, y carta sin firmar a Hillsborough, St James, Londres, 1 de octubre de 1770, ambas en N.A., S.P. 94/185, n.f.; también Brown, "Anglo-Spanish Relations", pp. 381-382. Es interesante que la casa comercial Peter and Espret Barral & Company se describa en estos documentos como "la encargada de conducir toda la plata importada a la isla".

[179] McFarlane, *Colombia before Independence,* pp. 118-119.

[180] "Ynforme que acompaño al Señor Presidente de la Real Audiencia de Contratación", s.l., s.f., adj. a Consulado a Marqués del Real Tesoro, Cádiz, 12 de abril de 1774, A G. I., Consulados, libro 86, ff. 234v-237v. Acerca del contrabando en Panamá en esta época véase por ejemplo "El Coronel Dn Pedro Jph de Urrutia [...] Governador que fué de Cumaná, 1781", A.G.I, Caracas, 121; Ramos, *El contrabando inglés,* pp. 60, 115-116, 118.

[181] Para la Guajira, véase Polo Acuña, "Contrabando y pacificación indígena".

[182] "Ynforme que acompaño al Señor Presidente…", s.l., s.f., adj. con Consulado a Marqués del Real Tesoro, Cádiz, 12 de abril de 1774, A.G.I., Consulados, libro 86, ff. 234v-237v.

[183] Narváez y De la Torre, "Relación o Ynforme de la provincia de Santa Marta, y Río Hacha…", Río Hacha, 19 de mayo de 1778, A.M.N., ms. 564, doc. 10.

[184] Propuesta sobre Santa Marta mencionada en Consulado a Real Tesoro, Cádiz, 27 de septiembre de 1773, A.G.I., Consulados, libro 86, ff. 133-v, y véase McFarlane, *Colombia before Independence,* pp. 121-124.

[185] De la Torre a Arriaga, Caracas, 5 de agosto, 24 de agosto y 14 de octubre de 1771, A.G.I., Caracas, 81.

[186] Marqués de la Torre a Julián de Arriaga, Caracas, 5 de agosto de 1771, A.G.I., Caracas, 81; Francisco de Santa Cruz a José de Gálvez, Maracaibo, 25 de noviembre de 1776, A.G.I., Caracas, 83. Los holandeses probablemente fueron los mayores contrabandistas extranjeros en la región, y acapararon gran parte del comercio de cacao de Curazao.

[187] Agüero a Arriaga, Caracas, 12 de julio de 1773, A.G.I., Caracas, 82.

[188] Ramos, *El contrabando inglés,* p. 171.

[189] Louis Flislale, "Observations on the Carraccas and Province of Cumana", Jamaica, 16 de noviembre de 1782, B.L, Add. Mss. 36 806, ff. 172-178v.

[190] Abbad, *Viaje a la América*, sin foliación (1 fanega = 1.58 busheles; 1 arroba = *ca*. 11.5 kg / 25 lb).

[191] Agüero a Arriaga, Caracas, 28 de julio de 1773, A.G.I., Caracas, 82.

[192] Manuel Falques a José de Gálvez, Trinidad, 29 de agosto de 1777, A.G.I., Caracas, 152.

[193] Ramos, *El contrabando inglés,* pp. 57, 78, 96, 113, 133, 203-204, 209-211.

[194] Miguel de Muesas a la Corona, Puerto Rico, 21 de abril de 1770, citado en López Cantos, "Contrabando, corso y situado", pp. 31-32.

[195] Morales Carrión, *Puerto Rico and the Non-Hispanic Caribbean,* pp. 91-92.

[196] López Cantos, "Comercio legal de Puerto Rico", en particular pp. 215-217. López Cantos ha estimado que las importaciones legales a Puerto Rico en el siglo XVIII representaban solo 6.32% del total, pero su metodología es muy dudosa, y reconoce que esta cifra es "manifiestamente baja"; "Contrabando, corso", pp. 34-37.

[197] Véase por ejemplo sir Stanier Porten al Conde de Dartmouth, St. James, Londres, 30 de diciembre de 1774 y adjuntos, en Stevens (ed.), *Manuscripts of the Earl of Dartmouth,* 2, p. 529.

[198] Miguel de Altarriba a Julián de Arriaga, 4 de julio de 1765, citado en Böttcher, "Trade, War and Empire", pp. 186-187; sobre los contratos de Coppinger véase también Marrero, *Cuba,* 9, pp. 3-7.

[199] Böttcher, "Trade, War and Empire", p. 187.

[200] Joseph Antonio de Armona a Joseph de Gálvez, "Apuntaciones de la Ciudad de la Havana", Madrid, 15 de noviembre de 1776, A.G.I., Santo Domingo, 2188.

[201] Böttcher, "Trade, War and Empire", p. 188; Marrero, *Cuba,* 9, pp. 7-11.

[202] Armona a Gálvez, “Apuntaciones de la Havana”, Madrid, 15 de noviembre de 1776, A.G.I., Santo Domingo, 1788.

[203] Testimonio de William Kelly, 12 de febrero de 1766, B.L., Add. Mss. 33 030, ff. 130-139v.

[204] El mejor estudio breve es probablemente el de Pantaleão, *Penetração comercial,* pp. 139-141.

[205] Lewis, “Anglo-American Entrepreneurs in Havana”, p. 112.

[206] “Una parte muy considerable del comercio de moneda y plata de América, no es el producto de las manufacturas, sino propiedad española, enviada por esta vía a la Vieja España para ahorrar impuestos”; véase el escrito de Joseph Salvador, fechado en Londres, 28 de enero de 1766, B.L, Add. Mss. 38 339, ff. 225-226.

[207] Headlam, “International Relations”, pp. 714-715; también Grafenstein Gareis, *Nueva España en el Circuncaribe*, p. 114.

[208] Grafenstein Gareis, *Nueva España en el Circuncaribe*, pp. 114-116.

[209] Ward, “The British West Indies”, p. 419; Allen, “British Commercial Policy”, cap. 2.

[210] Whitaker, *The Spanish-American Frontier,* pp. 7-8; mismo autor, “The Commerce of Louisiana”, pp. 191, 199.

[211] Acerca de los “picarones” de Trinidad en Cuba véase Saavedra, *Los Decenios,* p. 132; mismo autor, *Journal,* pp. 46-47.

[212] Hugh Elliot a William Eden, Berlín, 28 de marzo de 1778, citado en Rydjord, *Foreign Interest,* pp. 91-92.

[213] Joseph Graham al gobernador de Cumaná, Tobago, 17 de agosto de 1779, adj. a Luis de Unzaga a José de Gálvez, Caracas, 31 de enero de 1780, A.G.I., Caracas, 85; Dookhan, *A History of the British Virgin Islands,* pp. 48-52.

[214] Véase por ejemplo Unzaga a John Dalling, Caracas, 20 de enero de 1780, adj. a Unzaga a Gálvez, Caracas, 30 de junio de 1780, A.G.I., Caracas, 85.

[215] Robertson, *Life of Miranda,* 1, pp. 23-27; Saavedra, *Los Decenios,* pp. 187-188; Marrero, *Cuba,* 12, pp. 46-55.

[216] Armytage, *The Free Port System,* p. 51. Para una visión distinta, véase Jones, “Historical Study”, p. 50.

[217] Atwood, *The History of Dominica,* pp. 104-106; “Observations on the trade carried on between the British West Indies and the Spanish colonies in America…” [1785-86], B.L, Add. Mss. 38 345, ff. 208-213v.

[218] Véase en particular Rodríguez Vicente, “El comercio cubano y la guerra de emancipación norteamericana”, y sobre el contrabando en el marco de este comercio, Lewis, “Anglo-American Entrepreneurs”.

[219] Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas,* p. 145; King, “Evolution of the Free Slave Trade Principle”, p. 45.

[220] Acerca de la Nueva Granada: Narváez y de la Torre, "Discurso del Mariscal de Campo", p. 89; McFarlane, *Colombia before Independence,* pp. 129-130. Acerca de Venezuela: Álvarez, *Comercio y comerciantes,* pp. 35-36; acerca de las exportaciones hacia Martinica, véase por ejemplo Máximo duBouchet a Julián de Arriaga, Cumaná, 20 de mayo de 1776, A.G.I., Caracas, 121.

[221] Morales Padrón, "México y la Independencia de Hispanoamérica", p. 358.

[222] Louis Flislale, "Observations on the Carraccas and Province of Cumana", Jamaica, 16 de noviembre de 1782, B.L., Add. Mss. 36 806, ff. 172-178v.

3. EL “COMERCIO DE COLONIAS” Y LA CONSOLIDACIÓN DEL SISTEMA DE PUERTOS LIBRES, 1783-1796

LA RECUPERACIÓN DEL COMERCIO ESPAÑOL EN LOS PRIMEROS AÑOS DE LA POSGUERRA, *CA*. 1783-1787

El tratado que puso fin a la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, firmado en Versalles en 1783, revirtió la mayoría de las últimas conquistas realizadas en el Caribe, aunque no todas. Así, las islas de Granada, San Vicente, San Cristóbal, Dominica y Nueva Providencia fueron restituidas a Gran Bretaña, pero España retuvo las Floridas, mientras que los franceses conservaron Tobago. El derecho de los británicos a talar madera en Centroamérica se confirmó, aunque sólo en Honduras, e incluso en ese territorio se estipuló que se demoliesen todas las fortificaciones británicas. Por medio de un convenio suplementario de 1786, Gran Bretaña acordó formalmente evacuar la Costa de Mosquitos, un proceso que finalizó en el verano de 1787.[1] El Tratado de Versalles no logró disipar por completo la tensión angloespañola de posguerra en América; como ha apuntado Allan Kuethe, España “aún no era una potencia satisfecha”, y continuó adoptando una postura agresiva en las Indias Occidentales durante gran parte de la década de 1780.[2] Esta postura se debió en parte a la euforia de la reciente victoria, y en parte a la desconfianza perenne con respecto a las intenciones británicas en la región, mismas que el embajador español en Londres consideró más peligrosas que nunca a raíz de la pérdida de las Trece Colonias.[3] Por todo el Caribe las relaciones normales continuaron perturbadas durante unos años; a los buques de guerra británicos, por ejemplo, por rutina se les impidió entrar en puertos hispanoamericanos, incluso cuando

portaban mensajes o realizaban otros asuntos oficiales.[4] Los españoles confiscaron frecuentemente pequeñas embarcaciones británicas que comerciaban o cazaban tortugas; el gobernador de Bahamas incluso escribió en 1788 que “las frecuentes capturas realizadas por los españoles realmente están convirtiéndose en una muy grave preocupación”.[5] Los comerciantes de las Bahamas y Jamaica protestaron por la captura de una gran cantidad de dichas embarcaciones en las costas de Cuba, Campeche y Panamá, realizadas pretextando que de verdad eran contrabandistas. Mientras tanto, se informó desde Jamaica que tanto los españoles como los franceses actuaban con extremo rigor contra los individuos que participaban en el comercio de contrabando en la isla.[6]

Las agresiones españolas en los años de posguerra se reflejaban en cierta medida en un sentimiento antiespañol en las colonias británicas, atizado por incidentes tales como el encarcelamiento en 1783, en La Habana, de uno de los comerciantes más importantes de Jamaica, Philip Allwood, por acusaciones de contrabando.[7] A fines de 1786 el asesinato de un marinero británico provocó un motín antiespañol poco común en Kingston, durante el cual los compañeros de barco de la víctima deambularon por el pueblo “amenazando matar a todos los Españoles que encontrasen”.[8] También hubo ataques navales a barcos mercantes españoles en las islas británicas parecidos a aquellos realizados bajo la Ley Hovering de 1763, que provocaron protestas similares por parte de los comerciantes.[9] Pero cabe hacer hincapié en que este tipo de incidentes no pudieron interferir seriamente con los negocios. Como un escritor observó acerca de los españoles, “a pesar de todo esto, ellos o más bien sus dólares son bien recibidos en todas las islas”.[10] Desde 1783 se instruyó de nuevo al gobernador y al almirante en Ja-

maica estimular por todos los medios el comercio español,[11] y en efecto parece que el comercio tuvo una muy rápida recuperación de su depresión durante la guerra. Para agosto de este último año, los comerciantes en Jamaica ya celebraban una “gran afluencia de dólares españoles”, y solicitaron un buque de guerra para remitir “el excedente de nuestra moneda a nuestras contrapartes en casa”.[12] El tonelaje de embarcaciones extranjeras que entraban a los puertos libres de Jamaica se elevó de poco más de cuatro mil toneladas en 1782, a casi 11 mil toneladas en 1783, más de 12 mil toneladas en 1784, y posiblemente tanto como 13 mil toneladas en 1785 (véase tabla 2.1). Para este último año se calculó que el valor de las exportaciones de Jamaica a las colonias españolas, incluidos los esclavos africanos, alcanzaba posiblemente las 500 mil libras.[13] Alexander von Humboldt sugirió que una proporción considerable de estas exportaciones se pagaba ya desde estas épocas tempranas con letras de cambio emitidas sobre establecimientos comerciales en Cádiz o Barcelona.[14] Un informe sobre el comercio en los puertos de Jamaica de 1784 a 1787 describe un comercio de importación diverso en el cual destacan el ganado, las maderas para teñir, cantidades muy grandes de algodón y grandes cantidades de añil, mientras que las importaciones registradas de plata aparecen sólo en los últimos dos años y son relativamente intrascendentes. Las exportaciones registradas no incluyen manufacturas, sino que se limitan a esclavos y alimentos —en especial harina, puerco y res en salazón.[15]

Durante unos cuantos años después de la guerra, Jamaica era la única colonia que aún contaba con puertos libres, ya que los puertos en Dominica se habían perdido durante la ocupación francesa en tiempos de guerra y no se restablecieron de inmediato después de la restitución de la isla a los británicos en

1783. El comercio español en Dominica a principios de los años ochenta parece haber sido limitado, si bien el intercambio de la isla con los franceses fue mucho mayor. En contraste, es posible que las Bahamas hayan comenzado un comercio a gran escala con los españoles alrededor de estos años. Se informó que los comerciantes españoles, en especial desde Cuba, las Floridas y el Golfo de México, ya se acercaban a Las Bahamas en pos de "manufacturas británicas, principalmente linos, linos estampados, linos a rayas, linos a cuadros y telas Osnaburgo; también ferretería. Comienzan a llevarse algodones. Se llevan principalmente bienes burdos y también muchos finos". La misma fuente describió además los bienes comprados y vendidos en la isla de Granada, cuya prosperidad crecía entonces con rapidez, y que quizá fuera ya —incluso antes del establecimiento de su puerto libre en 1787— el principal centro británico para el comercio español después de Jamaica. Los españoles se llevaban

> Esclavos, harina, algodón, lino, artículos de lana, principalmente burda, ferretería y toda clase de manufacturas británicas, y últimamente bastante ron [...] Traen algodón, cacao, café, ganado astado, caballos, mulas, asnos, cueros, aceite, sebo, maíz, pescado, aves, caoba, madera de Nicaragua, palo amarillo, palo de Campeche, brazilleto y otras maderas para teñir, guayacán, zarzaparrilla, añil, dinero y plata.[16]

Las embarcaciones mercantes españolas que iban a Granada eran por lo general pequeñas lanchas abiertas de apenas unas 6 a 20 toneladas, una característica que persistió durante los años posteriores. Resulta menos clara la situación del comercio español en las colonias británicas de la bahía de Honduras y la Costa de Mosquitos durante la posguerra. Un informe fechado en 1783 describió la amplia gama de artículos importados a los asentamientos de Honduras, entre ellos diferentes textiles, objetos de hierro, municiones y alcohol. De estos artículos, el excedente era "por lo general vendido al español, quien con fre-

cuencia trae dinero disponible para tales productos que necesita y a veces añil". El autor de este informe pensó que con las reformas apropiadas a su administración e infraestructura, los asentamientos de la bahía podrían exportar "vastas cantidades" de artículos británicos a los territorios españoles.[17] Sin embargo, otros observadores eran menos optimistas, y, por lo general, la impresión es que las exportaciones efectivas a través de la bahía fueron relativamente modestas.[18] El valor del contrabando en la Costa de Mosquitos por esta época, de nuevo, fue probablemente menor a unas 10 mil libras (*ca*. 45 mil pesos) al año.[19] Antes de que se evacuara la Costa en 1787, la prensa de Londres ya se había vuelto en contra de los colonos allí, al identificarlos como una fuente de tensión innecesaria con España; así, un periódico llegó a preguntarse dramáticamente si no se estaría poniendo en peligro a las otras colonias, o incluso a la propia Gran Bretaña "por enriquecer a pocos Contrabandistas y traficantes en el palo de Tinte".[20] De todos modos, el retiro británico de la Costa de Mosquitos no marcó el final de la influencia comercial británica en la región. El nuevo gobernador español en Black River (Río Negro) se vio obligado a persuadir a algunos comerciantes británicos a quedarse después de la evacuación para asegurar el suministro de artículos básicos, que significaron importaciones de Gran Bretaña por un valor de varios miles de libras para mediados de la década de 1790. El contrabando con la región desde Jamaica, Belice y las Islas Caymán también siguió siendo un rasgo persistente, mientras que a finales de la década de 1780 un barco británico incluso hacía tornaviajes anuales entre Bristol y Bluefields.[21]

Una situación muy similar a la de la Costa de Mosquitos prevaleció en el otro importante territorio evacuado por los británicos después de la guerra, el de Florida Oriental y Occi-

dental. El Tratado de Versalles les concedió a los colonos británicos en Florida un periodo de 18 meses para poner en orden sus negocios y partir, y la mayoría abandonó la colonia hacia fines de 1785 entre quejas de tratos violentos por parte de los españoles que llegaban. Las dificultades que España experimentó para atraer a nuevos colonos y en particular el comercio a la región, empero, pronto abrieron nuevas oportunidades para los británicos, por medio del suministro del "comercio de indios": un factor clave en la estabilidad política de la colonia. Una empresa británica de San Agustín, Panton, Leslie y Compañía, obtuvo un contrato para este comercio, que le permitió la importación de bienes destinados a las tribus indígenas directamente desde Gran Bretaña a Florida Oriental, y la exportación de cueros y pieles a cambio. Panton, Leslie rápidamente se expandió a la Florida Occidental, y durante una década la compañía dominó el comercio de las tribus meridionales.[22] Varias embarcaciones británicas al año navegaron entre las Floridas y Londres, y en las primeras dos semanas de julio de 1786, por ejemplo, éstas exportaron 126 mil pieles de venado, unas cuantas pieles de castor y algo de plata.[23] Este comercio siguió siendo un motivo de preocupación para los funcionarios españoles, quienes hicieron varios intentos por devolver el control a manos españolas; empero, curiosamente, el punto esencial de la compra de los artículos en Gran Bretaña parece que nunca llegó a cuestionarse.[24] Dado que todos estos intentos resultaron un fracaso, Panton, Leslie prosperó al punto de alcanzar un valor de capital estimado en 400 mil pesos para 1794.[25]

El suministro británico de esclavos a los mercados coloniales españoles se recuperó rápidamente en los años de la posguerra. Los británicos poseían los mercados de esclavos más poderosos del Caribe, un hecho que explicó sin ambages uno de los más

importantes mercaderes de la época: "Preparamos nuestros barcos destinados a este comercio de manera más rápida y barata de lo que pueden hacerlo los franceses; nuestra gente sabe más acerca del mejor modo de realizar este comercio, y nuestras manufacturas se adaptan más adecuadamente a él".[26] Una vez más un gran número de españoles se acercaban a las colonias británicas en pos de esclavos, ya fuese en viajes puramente de contrabando o bien con licencias para hacerlo. El hábito de recurrir en tiempos de guerra a licencias para conseguir esclavos en las colonias extranjeras resultó difícil de suprimir después de firmada la paz; en 1785, Antonio de Caballero y Góngora, el virrey-arzobispo de Nueva Granada, autorizó a la ciudad de Panamá la importación de cinco mil esclavos desde las islas extranjeras, y continuó otorgando dichos permisos incluso después de que se prohibiesen formalmente por la Corona en abril de 1786.[27]

También se firmaron contratos extraordinarios con los comerciantes británicos para el suministro abierto de esclavos a determinadas colonias españolas. El primero de estos contratos se firmó en febrero de 1784 con Edward Barry, aunque el negocio pronto pasó a la poderosa compañía de Liverpool de Baker y Dawson; esta compañía firmó luego un segundo contrato en 1786.[28] El primer contrato explotaba los esfuerzos de los españoles en estos momentos para promover el desarrollo de Trinidad, y consideró el suministro de cuatro mil esclavos únicamente para esa isla en el plazo de un año. Pero ambos contratos presentaron oportunidades para un comercio mucho más amplio; el ministro británico en Madrid celebró el contrato de Barry como "calculado no sólo para producir un gran provecho para él mismo [...] sino para atraer ventajas considerables para el comercio británico en aquellas partes [...] El con-

trato del Sr. Barry, si se mejora adecuadamente, podría considerarse como una renovación parcial del famoso contrato del Asiento”.[29] Se autorizó a Barry a exportar sus ganancias en plata, productos agrícolas y ganado desde Trinidad a Jamaica, así como a enviar cartas a Granada en embarcaciones españolas, e incluso a visitar las colonias continentales en caso de necesidad.[30] Se permitía reexportar a los esclavos importados a Trinidad subsecuentemente tanto a Venezuela como a Cuba, mientras que el contrato de 1786 estaba dirigido principalmente a abastecer a estos dos últimos mercados. Para febrero de 1785 se habían importado unos 1 800 esclavos a Trinidad bajo el contrato de Barry, la mayoría de los cuales fueron reexportados debido a una escasez de compradores en la isla.[31] Para abril de 1787 se había importado un total de 2 944 esclavos a la provincia de Caracas bajo ambos contratos, y las importaciones continuaron en los siguientes años.[32] Baker y Dawson importaron más de cinco mil esclavos a La Habana entre 1786 y 1789, y se dice que a cambio obtuvieron ganancias de 500 mil pesos fuertes, así como cueros y otros productos agrícolas.[33]

Las exportaciones totales desde los puertos libres de Jamaica llegaron a unos cuatro mil esclavos en 1784, 3 400 en 1785, aproximadamente 3 400 en 1786, y 1 700 en 1787; el establecimiento de puertos libres en Dominica y Granada en el último año se hizo evidente en las exportaciones de 1 655 y 257 esclavos respectivamente desde cada isla, lo cual dio un total anual de unos 3 600 esclavos exportados. El comercio de Jamaica se recuperó hasta lograr una cifra de unos 2 500 esclavos exportados en 1788.[34] Young presenta cifras sustancialmente más altas para las exportaciones totales a las Indias Occidentales extranjeras, de 5 182 esclavos en 1787, y 11 042 esclavos en 1788.[35] En 1788 Baker y Dawson comenzaron a negociar un tercer

contrato, el cual no prosperó debido ya fuera al inicio del movimiento antiesclavista en Gran Bretaña o a una fuerte oposición por parte de los comerciantes cubanos, ávidos por hacerse del control del comercio ellos mismos.[36] El monopolio del comercio de esclavos otorgado por España a la Real Compañía de Filipinas durante aquellos años se refería sobre todo a la región del Río de la Plata, Chile y Perú, y queda más allá del alcance de este trabajo; baste notar que aquí también los británicos dominaron, al punto de que la Compañía contrataba las embarcaciones requeridas para el comercio en Londres, Liverpool y Bristol.[37] La Real Compañía de Filipinas suspendió su comercio de esclavos en 1789, lo cual sentó las bases para la declaración del libre comercio de esclavos en todo el imperio español ese mismo año (como se expone más adelante).

LAS BASES PARA UNA MAYOR EXPANSIÓN: EL "COMERCIO DE COLONIAS" Y LA CONSOLIDACIÓN DEL SISTEMA DE PUERTOS LIBRES

En los años de posguerra, las consecuencias de la legalización del comercio que había tenido lugar con las potencias neutrales y las colonias extranjeras durante la guerra de Independencia de los Estados Unidos comenzaron a manifestarse en prácticamente todas las colonias españolas. Durante estos años, la mayor parte de las colonias se abrieron al comercio con los extranjeros a un grado sin precedentes, en lo que a mi parecer se convirtió en el fenómeno clave de los años ochenta y principios de los noventa para el comercio británico en la región. Este comercio, que se ha estudiado poco en cualquiera de sus contextos, y aún menos con referencia a las relaciones comerciales con los británicos, a menudo se conoció como el "comercio de colonias extranjeras" o simplemente "comercio de colonias". En su mayoría fue realizado por comerciantes espa-

ñoles con licencias de los gobernadores de las colonias españolas, lo cual reforzó aún más el viraje, evidente desde la década de 1750, del peso del comercio hacia las embarcaciones españolas (o criollas), si bien las embarcaciones extranjeras también ganaron mucho mayor acceso a los puertos hispanoamericanos durante esta época. El inicio del "comercio de colonias" fue evidente tan pronto cesaron las hostilidades de los tiempos de guerra; así, el intendente en La Habana informó en octubre de 1783 que, ya fuese debido a los permisos especiales otorgados para el comercio con los norteamericanos y franceses durante la guerra, o bien simplemente al entrar por provisiones, "han quedado los Extrangeros habituados a aquella tolerancia […] Cada día vienen muchas embarcaciones Anglo-americanas, Francesas, Ynglesas, y Dinamarquesas al Puerto […] No solo lo practicaban los Franceses, y Anglo-Americanos; sino también los Yngleses de Jamayca". El cambio fue tan notorio que según este funcionario en los pocos meses transcurridos desde la guerra habían anclado más barcos extranjeros en La Habana que en los 10 años que la precedieron.[38] En enero de 1784 sus protestas provocaron un decreto real, válido en todo el imperio, el cual prohibía la entrada de barcos extranjeros a puertos españoles en cualquier circunstancia, incluso en caso de aducir peligro inminente de naufragio ("aunque aleguen que se ban a pique").[39] Las importaciones de harina extranjera a La Habana se prohibieron de nuevo el siguiente mes, y entre 1784 y 1785 los barcos mercantes angloamericanos fueron expulsados imperiosamente del puerto.[40] Sin embargo, los viajes en las embarcaciones españolas a Saint Domingue y los Estados Unidos en pos de harina se siguieron autorizando durante los años siguientes.

Otros dos casos pueden servir para ilustrar el hábito de co-

merciar con las islas extranjeras que se expandió ampliamente por las colonias españolas durante estos años. En Venezuela el comercio de posguerra con las colonias extranjeras fue establecido sobre bases sólidas por el distinguido segundo intendente de Caracas, Francisco de Saavedra (1783-1788). Saavedra evocó los precedentes de tiempos de guerra para justificar sus acciones al autorizar el comercio con las colonias extranjeras, pero de hecho era un franco defensor del sistema como la solución lógica para las aflicciones económicas de Venezuela, una solución que permitía la exportación de vastas cantidades de excedentes de productos agrícolas a cambio de esclavos, plata, suministros navales y una gran variedad de herramientas y maquinaria, vitales para las plantaciones.[41] A pesar de que, inevitablemente, también prestaba una atención considerable a las fuerzas anticontrabando navales y terrestres, Saavedra estaba convencido de que sólo un sistema de comercio más liberal podría combatir el contrabando en la región de manera eficaz.[42] Emitió cerca de 50 licencias para viajes a colonias extranjeras tan sólo en dos meses a finales de 1783, y durante su administración se desarrollaron relaciones comerciales importantes entre las distintas provincias venezolanas y las islas extranjeras. Este comercio se basaba en exportaciones de algodón de Coro o Guayana, por ejemplo, o de mulas y cueros de las propias provincias, Caracas, y Cumaná. Saavedra aseguró que ya desde 1784 este comercio traía más de 300 mil pesos, "la mayor parte en oro", una cifra que llegó a 387 mil pesos en La Guaira, Puerto Cabello y Coro solamente en 1787, y a 389 mil pesos en 1788, con otros 200 mil pesos importados en Barcelona y Cumaná.[43] Ninguna de estas cifras, por supuesto, reconoce el valor del extenso contrabando que —puede suponerse razonablemente— tuvo lugar encubierto por los viajes autorizados.

El caso de Nueva Granada es por lo menos tan impresionante como el de Venezuela: ya desde 1783 y 1784 la mayoría de las embarcaciones que entraban al puerto de Cartagena llegaban desde puertos extranjeros, no españoles.[44] A partir de 1784 el virrey Caballero y Góngora desarrolló un amplio comercio con las colonias extranjeras y los Estados Unidos al amparo de un monopolio real en exportaciones de maderas para teñir, originalmente destinado a financiar una expedición militar contra las incursiones británicas en el Darién.[45] Unos comisarios enviados por Caballero a Jamaica compraron alimentos, herramientas y otros suministros para el plan de Darién, en un caso por un valor de 100 mil pesos, mientras que se despachaban maderas para teñir de Nueva Granada a los Estados Unidos, y de allí a Londres y los Paises Bajos. También hubo permisos paralelos para viajes a las colonias extranjeras para conseguir suministros de emergencia, y un decreto real de 1786 interpretado como la autorización para dichos viajes fue citado repetidamente en años posteriores para justificar esta práctica.[46] En 1787 los comerciantes españoles protestaron por "las muchas embarcaciones extrangeras, que de la Jamaica y otras partes" frecuentaban Cartagena, y tan sólo en los 15 meses que corrieron hasta abril de este último año 34 barcos españoles entraron desde puertos extranjeros, 18 de ellos desde Jamaica, trayendo alimentos a cuenta real.[47] El impacto en Santa Marta y Río de la Hacha, importantes centros del comercio de maderas para teñir, fue particularmente fuerte: en 1785 las importaciones de contrabando desde el final de la guerra se calcularon en tres millones de pesos.[48] En otras partes se informó que un buque de guerra entraba cada año a Cartagena desde Jamaica con cartas, y que se llevaba "considerables sumas en barras, polvo de oro, plata y moneda", consignados por comer-

ciantes españoles.[49] Los oficiales navales obtuvieron jugosas utilidades mediante este tipo de transacciones, y se dijo que las relaciones entre Caballero y Góngora y el comandante naval en Jamaica eran excelentes.[50] Para 1789, cuando el sucesor de Caballero desmanteló en gran medida el negocio de maderas para teñir, más de 100 barcos habían entrado a Cartagena desde puertos extranjeros, y el cabildo de Santa Fe de Bogotá observó que durante este periodo "estas provincias parecían más colonias inglesas que los dominios del rey católico".[51] McFarlane concluye que el tamaño del comercio con las colonias extranjeras y el contrabando empezaban ya a tener un serio impacto en el comercio legal de Nueva Granada con España.[52] El comercio abierto con las colonias extranjeras del tipo que se describe aquí se extendió a la mayoría de las colonias españolas durante estos años;[53] puede que la única excepción relevante haya sido Nueva España, que parece haber permanecido libre de un comercio de este tipo a gran escala hasta después del inicio de la guerra angloespañola en 1796.

De manera paralela al crecimiento del "comercio de colonias" en las colonias españolas, el final de la década de 1780 y el principio de la de 1790 fueron testigos de una expansión espectacular del sistema de puertos libres en las Indias Occidentales británicas. Este proceso de expansión se dio gracias a nuevos Actas de Puertos Libres, aprobadas por el parlamento británico entre 1787 y 1793. Un acta del primer año ratificó los cuatro puertos libres existentes en Jamaica, restableció un solo puerto en Dominica (en Roseau), y abrió nuevos puertos en Granada (en St George's) y las Bahamas (en Nassau, en la isla de Nueva Providencia).[54] Un acta de 1792 abrió un puerto en la isla atlántica de Bermuda, mientras que otra más, de 1793, añadió puertos en Jamaica (en Puerto Antonio, en la hasta entonces

desatendida costa noroeste), en Antigua (en St John's), y las Bahamas (Caicos).[55] El contexto para la aprobación del Acta de Puertos Libres de 1787 se ha analizado detalladamente en otros trabajos, por lo que bastará aquí con un breve bosquejo.[56] El sistema expandido de puertos no pretendía facilitar el comercio con los recién independizados Estados Unidos, a pesar de la proliferación de solicitudes para establecer puertos libres por parte de las islas británicas más vinculadas con aquel comercio. De hecho, en los términos de la ley de 1787 se excluyó a los Estados Unidos del comercio de los puertos libres mediante una declaración según la cual sólo las embarcaciones de las colonias pertenecientes a "un estado extranjero europeo" podrían participar en él.[57] Más influyente fue la ampliación del sistema francés de puertos libres a mediados de los años ochenta, hasta abarcar siete puertos en cinco islas en las Antillas francesas, lo cual, algunos afirman, provocó que los británicos establecieran nuevos puertos en respuesta a lo que percibían como la amenaza comercial francesa.[58] Los defensores de las diferentes colonias también presentaron argumentos en favor de puertos libres específicos para cada isla: la situación ideal de Dominica como centro de distribución de esclavos, por ejemplo, o el crecimiento rápido reciente de Granada, así como su proximidad a la Tierra Firme oriental. En un sentido más amplio, las Actas que se aprobaron entre 1787 y 1793 pueden considerarse como el reconocimiento final del éxito comercial del sistema; en palabras de los Lores del comercio, constituyeron la constatación de que el comercio de los puertos libres "ha aumentado gradualmente, hasta alcanzar una gran suma, y es probable que aumente aún más, y que con base en ello, estos puertos libres no solamente son altamente benéficos para el comercio de Gran Bretaña, sino […] que contribuyen de manera importante a la prosperidad de las islas en donde se establecen".

[59] Es poco probable que los británicos estuviesen respondiendo a los recientes desarrollos en las colonias españolas, aunque la relevancia de la extensión de los puertos libres a casi todas las Indias Occidentales británicas precisamente en unos momentos en que el fenómeno del comercio bajo permiso oficial por parte de las colonias españolas empezaba a generalizarse cada vez más apenas requiere de mayor explicación.

Las nuevas Actas de Puertos Libres aprobadas durante estos años diferían en aspectos significativos con respecto a aquellas que las precedieron. La ley de 1787 por vez primera enumeraba explícitamente los productos extranjeros que podían importarse (la ley de 1766 había especificado simplemente plata y cualquier otro producto agrícola extranjero, con una serie de excepciones): "lana, algodón, añil, cochinilla, drogas de todo tipo, cacao, palo de Campeche, palo amarillo y todo tipo de maderas para teñir, cueros, pieles y sebo, castor y todo tipo de pieles, carey, madera dura o aserrín, caoba y todo otro tipo de maderas para muebles, caballos, burros, mulas y ganado". La prohibición absoluta para la importación de cualquier clase de manufacturas extranjeras naturalmente continuó vigente. Las exportaciones legales desde los puertos libres incluirían ron, esclavos y cualquier artículo importado legalmente (principalmente manufacturas de distintos tipos), excepto pertrechos navales, tabaco y hierro. En estos momentos se hicieron algunas otras innovaciones al sistema de puertos libres; en 1790, en respuesta a una petición mercantil de Jamaica, se levantó toda restricción sobre el tonelaje de las embarcaciones empleadas, si bien la limitación a embarcaciones con una sola cubierta siguió vigente.[60] En 1792 la tradición de las Actas de Puertos Libres con términos fijos llegó a su fin, cuando las leyes de 1787 y 1790 se hicieron perpetuas.[61] Otra ley del mismo año buscó aprovechar

la escasez de azúcar en los mercados europeos provocada por la revuelta de Saint Domingue, al permitir las importaciones de azúcar y también de café en las Bahamas y Bermuda (islas elegidas por su falta de industria azucarera local).[62] El comercio de azúcar y café nunca fue muy significativo en estas islas, pero el acta siguió siendo de utilidad debido a que los cajones donde se empacaba el azúcar constituían un empaque ideal para el contrabando de plata. Algunos años más tarde un grupo de comerciantes de las Bahamas solicitó la renovación del Acta de 1792 argumentando que "las cajas de azúcar son el medio principal a través del cual se saca [el dinero]". El gobernador Dowdeswell apoyó esta petición, y coincidió en que "las cajas en las cuales siempre se empaca este artículo ofrecen el medio más seguro para aminorar las dificultades en torno al contrabando de efectivo de la costa de España [por Hispanoamérica]".[63]

Las facilidades para el comercio legal entre las colonias españolas y las islas extranjeras, así como para el acceso de embarcaciones extranjeras a los puertos coloniales españoles, aumentaron aún más desde finales de la década de 1780. Esto reflejaba en parte la continuación de los permisos para el "comercio de colonias" otorgados en los años inmediatos a la posguerra; así, en Venezuela el sucesor de Francisco de Saavedra, Juan Guillelmi, mantuvo o incluso amplió las licencias otorgadas por su predecesor.[64] En Nueva Granada las provincias de Santa Marta y Río de la Hacha exportaban excedentes de algodón, maderas para teñir, y otras maderas a las islas británicas, todo "mediante permiso superior".[65] Estos años también fueron testigo de una proliferación de permisos a individuos particulares para exportar productos agrícolas a las colonias extranjeras o importar bienes específicos a cambio, sobre los cuales se conocen ejemplos de Venezuela y en especial de Cuba.[66] Pero muy pro-

bablemente la entrada en vigor del libre comercio de esclavos en las colonias españolas, gracias a un decreto impreso y fechado el 28 de febrero de 1789, tuvo mayor impacto que cualquiera de aquellos permisos. Este decreto —que al principio sólo afectó a Cuba, la provincia de Caracas, Puerto Rico y Santo Domingo— permitía a los súbditos españoles adquirir esclavos libremente en puertos extranjeros, al exportar monedas o productos agrícolas, e importar solamente esclavos a cambio, libres de impuesto. Lo que es más, también se permitió a los extranjeros llevar esclavos a las colonias españolas, aunque sólo por un periodo de dos años.[67] En noviembre de 1791 nuevos decretos expandieron el sistema a los virreinatos de la Nueva Granada y el Río de la Plata, y prolongaron su validez otros seis años tanto para los españoles como para los extranjeros.[68] En los años siguientes numerosas medidas suplementarias desarrollaron aún más el sistema, por ejemplo, al incorporar otras regiones y puertos, o al otorgar permisos para la importación de herramientas agrícolas y maquinaria para las plantaciones desde las colonias extranjeras en caso de no haber suficientes esclavos para completar los cargamentos de salida.[69] En mi opinión, el libre comercio de esclavos introducido a partir de 1789 puede considerarse en efecto como una extensión del "comercio de colonias" que se había desarrollado en las colonias españolas desde la guerra de Independencia de los Estados Unidos, o como un remplazo parcial de los permisos poco sistemáticos y misceláneos emitidos en las diferentes colonias desde la Paz. Cualquiera que sea la interpretación que se le dé, queda suficientemente claro que el libre comercio de esclavos se convirtió en un pretexto primordial para el contrabando con los británicos y otras islas extranjeras durante el curso de los años siguientes (como se expone a continuación).

Un factor final que incidió en el desarrollo del comercio español durante estos años fue el de las relaciones diplomáticas entre Gran Bretaña y España. Durante 13 años la paz prevaleció entre las dos naciones, hasta fines de 1796; pero este periodo siguió siendo marcado por una tensión constante, y por disputas diplomáticas, con distintas consecuencias para los asuntos comerciales. En 1789 estalló un incidente en torno al diminuto asentamiento comercial de Nutka, en la isla de Vancouver en Canadá, el cual creció hasta convertirse en una disputa mucho más amplia sobre los derechos coloniales en la costa noroeste y acerca de la navegación en el Pacífico. Esta "crisis de Nutka" provocó una alarma de guerra en el Caribe y la clausura de los puertos de Jamaica a las embarcaciones extranjeras en julio de 1790, con la consecuente breve interrupción del comercio español.[70] Fue resuelta (esencialmente en favor de Gran Bretaña) hacia fines del año siguiente; de hecho, el Tratado de San Lorenzo resultante ha sido descrito como "la punta de lanza de la penetración del tráfico británico en el Pacífico".[71] La gran revuelta de esclavos de St. Domingue de 1791, por su parte, la cual en efecto destruyó la más rica de las colonias francesas y preparó el camino para la independencia de Haití, provocó de manera similar tanto una vigilancia más estrecha de los españoles que comerciaban en los puertos libres como otra expulsión de extranjeros de La Habana.[72]

Mucho más grave que cualquiera de estos episodios, sin embargo, fue el estallido de la guerra con la Francia Napoleónica en la primavera de 1793, en la cual Gran Bretaña y España desempeñaron brevemente el inusual papel de aliados. Los efectos económicos de la guerra fueron mixtos, ya que mientras que el rico comercio británico con las colonias francesas se colapsó casi por completo, el comercio español experimentó un

crecimiento fuerte y sostenido a mediados de los años noventa. Un efecto colateral de la guerra fue que a las embarcaciones británicas se les proporcionó aún mayor acceso a los puertos hispanoamericanos: así, en mayo de 1793 Londres y Madrid firmaron un "convenio provisional" en el que se estableció admisión mutua y protección de embarcaciones durante la guerra, lo cual fue ejecutado rápidamente por parte de las autoridades locales en las colonias españolas.[73] A principios de la guerra el gobernador de las Bahamas compró abiertamente ganado en Cuba para el suministro de sus tropas, mientras que en 1794 al gobernador de Cartagena se le permitió incluso enviar embarcaciones mercantiles a Jamaica para aprovechar el sistema británico de convoyes hacia Europa.[74] En el imperio español, mientras tanto, el impacto económico de la guerra no fue lo suficientemente significativo como para provocar una apertura general al comercio neutral, como sería el caso a partir de 1797. Pero en Cuba, incluso antes del inicio de las hostilidades, las autoridades locales abrieron los puertos a los neutrales, una política que fue autorizada después por la Corona, de tal manera que en la práctica Cuba "disfrutó de un comercio neutral sin restricciones desde 1793 en adelante".[75] Por su parte, la isla danesa de Saint Thomas empezaba ahora su carrera como importante centro de distribución de mercancías para el comercio neutral; ya desde 1792 "la mayor parte de las embarcaciones que llegaban al puerto eran embarcaciones norteamericanas, pequeñas balandras y botes españoles, y grandes buques mercantes ingleses"; los españoles intercambiaban plata por manufacturas de Europa y provisiones de los Estados Unidos.[76] Es prácticamente un hecho que los británicos se beneficiaron de esta renovación parcial del comercio neutral, ya fuera directamente en los centros de distribución de mercancías neutrales o por medio de la reexportación de manufacturas británicas a

Cuba y otras colonias españolas a través de los Estados Unidos.

EL PANORAMA GENERAL DEl COMERCIO ESPAÑOL, *CA.* 1787 A 1796

En estas condiciones, entonces, ¿cuál fue el panorama general del comercio español tras la expansión del sistema de puertos libres en los años posteriores a 1787? Hay un amplio concenso entre los académicos acerca del éxito comercial inmediato de la expansión del sistema de puertos.[77] Un informe sugiere que en 1787 fueron 405 las embarcaciones extranjeras que entraron en la totalidad de los puertos libres, mientras que en los siguientes cinco años el promedio fue de 851. Las embarcaciones extranjeras que entraron en Kingston aumentaron de 250 en 1784, a 169 tan sólo en la primera mitad de 1788, y a 373 en 1792.[78] Otro informe sugiere que de enero a junio cada año entre 1787 y 1789 las embarcaciones españolas que entraron a los puertos libres de Jamaica fueron 70, 98 y 84 respectivamente. Este último informe es particularmente valioso, ya que presenta datos difíciles de obtener acerca de la distribución geográfica del comercio de los puertos libres de Jamaica entre las diferentes colonias españolas de la época (tabla 3.1). Cuba ahora representaba entre un tercio y la mitad del comercio, mientras que Nueva Granada y Venezuela tenían alrededor del 7% cada una, y el Misisipi español una proporción inferior; es sorprendente que la Nueva España no aparezca en este informe. Es posible encontrar evidencia adicional en las estadísticas de las exportaciones británicas totales a Jamaica, que mostraron un fuerte crecimiento y doblaron su valor en la década posterior a 1787, desde unas 875 mil libras en 1788, a 1 695 000 en 1796 (tabla 3.2). Estas estadísticas sostienen la idea de que uno de los resultados de la expansión de los puertos libres fue que “las exportaciones de artículos manufacturados de la

metrópoli a las colonias azucareras aumentaron notablemente entre 1787 y 1792".[79] Como resultado de la revuelta de Haití, Jamaica finalmente rebasó toda competencia francesa por el comercio español: un escritor francés comentó que "fue después de los desastrosos eventos de Saint Domingue, cuando Jamaica se convirtió en el almacén general de los españoles del Golfo de México".[80] Otras evidencias fragmentarias apoyan la impresión de que el comercio era extremadamente próspero: el principal establecimiento comercial en Jamaica en esta época tenía ventas por valor de entre 100 mil y 300 mil libras anuales, de las cuales una "gran parte" era a los españoles.[81] El escritor cubano Francisco de Arango y Parreño vio entrar tres embarcaciones en Kingston, tan sólo desde La Habana, en las primeras tres semanas de 1795, "de las cuales la que menos llevaba 20 mercaderes y 40 000 pesos".[82] Una serie estadística única de los Archivos Nacionales de Londres, que se comenta más adelante, apoya la noción de que Jamaica sobrevivió la competencia de los nuevos puertos libres británicos y retuvo una fuerte preeminencia en el comercio español en general.

Tabla 3.1. El comercio de los puertos libres de Jamaica, 1787-1789

Número de barcos que entraron por semestre

Puerto de origen	*Enero–junio*		*Enero–junio*		*Enero–junio*	
	1787		*1788*		*1789*	
		%		*%*		*%*
Cuba	25	35.7	39	39.8	44	52.4
Cartagena	9	12.9	2	2.0	3	3.6
Santa Marta	4	5.7	1	1.0	1	1.2
Río de la Hacha	2	2.9	4	4.1	2	2.4
Total Nueva Granada		21.5		7.1		7.2
Coro	2	2.9	3	3.1	2	2.4
Puerto Cabello	2	2.9	1	1.0	---	
Trinidad	---		5	5.1	1	1.2
Total Venezuela		5.8		9.2		3.6
Misisipi	5	7.1	1	1.0	3	3.6
Saint Domingue	19	27.1	34	34.7	25	29.8
Curazao	---		---		2	2.4
Otros pequeños puertos	2	2.9	8	8.2	1	1.2
Total	70		98		84	

Fuente: Allen, "British Commercial Policy", gráfico VII, sigue a la p. 185.
Nota: todos los porcentajes están redondeados a una décima.

Tabla 3.2. Total de las exportaciones británicas a Jamaica, 1788-1796

	Valor de las exportaciones y reexportaciones (libras esterlinas según valores oficiales)
1788	875 231
1789	905 574
1790	1 007 306
1791	1 294 134
1792	1 267 194
1793	1 429 879
1794	2 124 732
1795	1 429 446
1796	1 695 353

Fuente: elaborada a partir de N.A., Customs 17/10-18.
Nota: todas las cifras están redondeadas a la libra más cercana.

En segundo lugar después de Jamaica como centro para el comercio estaba la isla de Granada, en el sur de la Antillas Menores. Por un breve periodo la única posesión británica de fácil acceso desde el oriente de Venezuela y Trinidad, y recientemente dotada con un puerto libre, Granada empezó ahora un periodo de brillante prosperidad, el cual, empero, duraría menos de una década. Las cartas desde la isla a principios del verano de 1787 informaban que "en el corto espacio de 14 días han entrado diez y seis barquichuelos españoles cargados de pesos fuertes", y que "desde que Sn Jorge ha sido declarado Puerto franco está lleno de Navíos Españoles que vienen del Continente".[83] En sus primeros seis meses, 58 embarcaciones extranjeras entraron en el puerto libre, con cargamentos de algodón, caballos, mulas y bueyes, 60 toneladas de palo amarillo, cueros y alimentos.[84] Un comerciante residente en la isla hasta 1791 recordó más tarde que "Granada era un puerto libre, y consecuentemente tenía gran comercio con la Sudamérica es-

pañola; las lanchas llegaban continuamente, llevando cargas de mulas, ganado, algodón, drogas, maderas para teñir, provisiones, y otros artículos de diferente clases".[85] De acuerdo con dos comerciantes relacionados estrechamente con este comercio, 192 embarcaciones españolas entraron en St George's en 1792, "de las cuales por lo menos 133 no excedían las 25 toneladas".[86]

Existen datos excepcionalmente abundantes sobre el comercio de Granada en 1792 debido a un informe único compilado en ese año bajo las órdenes del gobernador Edward Mathew. Estos datos sugieren que durante el año que corrió hasta noviembre artículos por un valor de aproximadamente 330 mil libras importados desde Gran Bretaña por 16 establecimientos comerciales principales fueron reexportados de Granada a las Indias Occidentales extranjeras (incluidas las islas francesas, con las cuales el comercio de Granada era considerable).[87] Las provisiones de los Estados Unidos, y los vinos de Madeira y Tenerife, también se reenviaban a los asentamientos extranjeros. Los artículos exportados desde Granada tan sólo entre julio y septiembre incluyeron "663 paquetes, 890 piezas, bienes textiles", y maquinaria para molinos, muebles de todo tipo, ferretería, cerámica y vidriería, diferentes alimentos y alcoholes, junto con una extraordinaria gama de artículos misceláneos, entre ellos ocho anclas, "40 docenas de hilo de cáñamo", 325 piedras de chimenea y tres camas.[88] Las importaciones desde las Indias Occidentales extranjeras en los últimos seis meses del año sumaron un total superior a las 78 500 libras esterlinas, casi tres cuartos de las cuales estaban representadas por fardos de algodón; la aparente diferencia entre el valor de las importaciones y las exportaciones se explicó en parte debido a que "de los asentamientos españoles el saldo se paga en dólares".[89] La

prosperidad del comercio de Granada con los españoles dependía de sus relaciones con Trinidad, si bien la isla además "tenía frecuentes visitas de los españoles de Puerto Rico, quienes también llevaban grandes sumas en moneda".[90] Es cierto que algunos observadores sostenían que durante este periodo el éxito mercantil británico "procedía más del gran volumen de negocios que pudieron realizar, que de la amplitud de sus ganancias", las cuales estaban limitados por la competencia de otras naciones.[91] La guerra con Francia dañó severamente el comercio de los puertos libres de Granada, el cual declinó rápidamente a partir de 1793; no obstante, la isla conservaría cierta porción del comercio español hasta la captura de Trinidad por parte de los británicos en 1797.

El tercer centro británico en relevancia para el comercio español lo constituyeron las Bahamas, cuya prosperidad se ve con la mayor claridad en los registros de la aduana británica (que se examinan más adelante). El nivel de apoyo local a este comercio se ilustra por medio de un incidente en el cual una embarcación española fue confiscada por la Marina Real británica mientras llevaba artículos de contrabando hacia Nueva Providencia en 1791. Un grupo de comerciantes de las Bahamas "unieron recursos, y alentaron a los españoles a reclamar, y emplearon a los abogados más importantes de Nassau" para apelar la confiscación; más tarde se absolvió a la embarcación en los tribunales de la isla, después de que "el juez principal declarara que cualquier embarcación española que trajese dinero allí debería ser admitida, sin importar lo que fuera el resto de su carga".[92] En Dominica, los años que siguieron al restablecimiento del puerto libre en Roseau en 1787 estuvieron marcados por el crecimiento del comercio con los extranjeros y cierto optimismo acerca de los prospectos comerciales de la isla.[93] El inter-

cambio con los españoles en esta época se basaba principalmente en el comercio de esclavos, y se realizaba principalmente con el río Orinoco, Cumaná, y (según un informe) el Misisipi.[94] Sin embargo, estos prospectos esperanzadores resultaron decepcionantes; ya en 1791 Thomas Atwood escribió que "el comercio de Dominica actualmente está muy circunscrito", limitado en esencia a "unos pocos consignatarios de Guinea, y cinco o seis barcos anuales para llevarse productos agrícolas", una consecuencia que atribuyó en parte a la excesiva observancia de las regulaciones de los puertos libres.[95] En cualquier caso, el comercio de los puertos libres de Dominica se vio aún más afectado que el de Granada por la guerra francesa, y desde 1793 se extinguió casi por completo. La guerra también arruinó el comercio de Panton, Leslie y Compañía en Florida, el cual decayó bruscamente debido a la acción militar francesa y a la competencia de los Estados Unidos. Las colonias británicas menores en las Antillas mantuvieron cierta relación comercial con los españoles, aunque por lo general en un nivel bajo. El puerto libre de Antigua nunca fue un centro relevante para el comercio español; tampoco lo fue el de Tobago, establecido tres años después de la captura de la isla a los franceses en abril de 1793.[96] Un cálculo de Dauxion Lavaysse según el cual Tórtola importaba productos agrícolas coloniales con un valor de hasta seis millones de francos (*ca*. 1 200 000 pesos, o 270 mil libras) de Puerto Rico en 1788 no parece creíble en ausencia de otra evidencia de un comercio de esta escala.[97]

La evidencia acerca del desarrollo del comercio británico de esclavos entre la expansión del sistema de puertos libres y el comienzo de la guerra angloespañola en 1796 es escasa y bastante contradictoria. Hemos visto que las cifras presentadas por sir William Young sugieren un salto en las exportaciones

totales de las colonias británicas a las Indias Occidentales extranjeras, de 5 182 en 1787, a 11 042 en 1788. En el último año Dominica lideró el comercio, con exportaciones de 4 653 esclavos, seguida por Granada (2 543), y Jamaica (2 457), mientras que Barbados, Antigua, San Cristóbal y San Vicente tenían porciones inferiores.[98] El total de las exportaciones de las islas británicas se calculó en unos 9 500 esclavos al año entre 1788 y 1792, con exportaciones anuales de unos 4 800 esclavos de Granada, 2 800 de Dominica, y unos 2 500 de Jamaica en esta época.[99] Los datos generales para el periodo de 1790 a 1799 confirman que las exportaciones promedio de Jamaica eran de unos 2 550 esclavos al año (los cuales a mediados de los años noventa se vendían en alrededor de 45 libras esterlinas por individuo).[100] Otra fuente indica que las exportaciones totales de Granada fueron de hasta 31 210 esclavos entre 1784 y 1792, es decir, un promedio de unos 3 500 esclavos exportados anualmente, aunque hay evidencia de que las exportaciones aumentaron drásticamente a partir de 1788. Los africanos exportados durante estos nueve años se vendieron por un total de 1 175 000 libras, y los tres establecimientos comerciales líderes, Munro, Baillie, y Tarleton, acapararon en conjunto más de cuatro quintas partes de este total.[101] En otras fuentes las exportaciones promedio de Granada se estiman mucho más arriba de los cinco mil esclavos anuales entre 1789 y 1793, con una cima de más de siete mil en 1792, si bien el comercio decayó después abruptamente con el estallido de la guerra.[102] El comercio de esclavos en Granada se realizaba principalmente en embarcaciones británicas, mientras que en las otras islas dominaban los españoles que comerciaban en los puertos libres. Es importante recalcar que las cifras utilizadas aquí se refieren a las exportaciones a todas las Indias Occidentales extranjeras (no británi-

cas), en las cuales el comercio con las colonias azucareras francesas era preeminente (sobre todo en Dominica y Granada). Los registros de la aduana británica sugieren que el total de las exportaciones de las Indias Occidentales británicas específicamente a las colonias españolas fue de 2 283 en 1792, 3 190 en 1793, 2 867 en 1794, y 4 153 en 1795. Estos cuatro años se caracterizaron por una notable concentración del comercio en los puertos libres de Jamaica causada principalmente por el colapso del comercio de esclavos en Dominica y Granada en el contexto de la guerra francesa.[103]

En las colonias españolas, las consecuencias de las nuevas oportunidades para el comercio abierto con las colonias extranjeras que ofrecían el "comercio de colonias", el libre comercio de esclavos y la expansión del sistema británico de puertos libres se sintieron —en mayor o menor grado— en toda la región. El escritor novohispano Pedro Ajequiezcane hizo hincapié más tarde en los efectos del libre comercio de esclavos, especialmente en cómo alentó más el contrabando por parte de los españoles; con este comercio

> cesaron los cuidados de aquellos [británicos] de acercarse a nuestras Costas, para socorrer nuestras necesidades: nuestros buques y contrabandistas fueron admitidos con los brazos abiertos en todos sus Puertos; éstos llevaban nuestras codiciadas monedas, y en cambio recibían, a la sombra de quatro Negros y algunas herramientas, sus ricas estofas de algodón [...] En todos nuestros establecimientos del Continente donde se ha gozado de esta funesta libertad, se han conocido los mismos tristes efectos.[104]

Al otro lado del Golfo de México, en Cuba, el libre comercio aseguró que seis mil esclavos llegaran a La Habana en un lapso de 21 meses, y las importaciones promediaron 5 500 esclavos por año en el quinquenio de 1790 a 1794. Llama la atención que la compañía británica Baker y Dawson proporcionara más de la mitad de los esclavos importados a Cuba entre 1790 y 1791, lo cual indica una transición sencilla de los contratos ex-

clusivos que poseía la compañía hacia finales de los años ochenta a su vigorosa participación en el libre comercio de esclavos a partir de 1789.[105] La proporción de extranjeros en las embarcaciones que entraban al puerto de La Habana se hizo realmente notoria por primera vez desde 1791, sin duda un reflejo del impacto del libre comercio de esclavos. Esta proporción luego se duplicó de nuevo como resultado de la renovación del comercio neutral en Cuba a partir de 1793, para alcanzar un 40% entre 1794 y 1795 (tabla 6.1). Más de 40% de la harina importada a La Habana a finales de 1793 vino en embarcaciones extranjeras, principalmente desde los Estados Unidos, mientras que el valor total de las importaciones cubanas de puertos extranjeros se duplicó a más de dos millones de pesos en 1794.[106] Si bien se sabe poco acerca de la penetración británica del comercio neutral con Cuba durante estos años, se puede apuntar que por lo menos una embarcación estadunidense entró en La Habana directamente desde Jamaica.[107] Cuba también siguió siendo un importante centro para el contrabando británico en esta época, gracias a su proximidad a las islas británicas y la falta de rigor de los controles oficiales. Un rastreo anticontrabando a lo largo de la costa centromeridional en 1792 detectó tanto a contrabandistas británicos de Jamaica como a embarcaciones españolas que comerciaban con esa isla con ganado y maderas preciosas, con licencia gubernamental. Los españoles locales colaboraban estrechamente con los contrabandistas y taladores de árboles británicos, y estos últimos establecieron campamentos y muelles amplios y bien organizados en los ríos de la costa.[108]

En Nueva Granada las enérgicas medidas en contra del comercio con las colonias extranjeras por parte del virrey Gil y Lemos en 1789 resultaron efímeras, debido sobre todo a la ex-

tensión del libre comercio de esclavos a la región en 1791.[109] Estamos excepcionalmente bien informados acerca de los efectos de este comercio en Nueva Granada debido a los informes del virrey José de Ezpeleta, quien se convirtió en uno de sus opositores más elocuentes.[110] Tan pronto comenzó a operar el libre comercio de esclavos, Ezpeleta afirmó haber notado el crecimiento de las ventas públicas de manufacturas extranjeras ilícitas, importadas claramente por medio del mismo permiso. Declaró que tanto españoles como extranjeros ("pero principalmente los primeros") explotaban este comercio para traficar ilícitamente e inundar las provincias costeras con artículos de contrabando, lo cual contribuyó a una caída en el valor de las importaciones de Europa a Cartagena de más de tres millones de pesos en el quinquenio que empezó en 1789. Además sugirió que la mayoría de los esclavos importados por los extranjeros fueron reexportados por falta de un mercado para ellos, mientras que las importaciones en embarcaciones españolas tendían a ser de números muy bajos (lo cual abonaba a la sospecha de que el comercio era meramente una coartada para encubrir el contrabando).[111] En diciembre de 1791 Ezpeleta de hecho suspendió el libre comercio de esclavos en todo el virreinato, pero en mayo del siguiente año sus acciones fueron repudiadas y se le ordenó implantarlo de nuevo en toda su extensión.[112] Sin embargo, otra investigación importante de 1795 tendió a refrendar por completo la identificación de Ezpeleta del comercio con las colonias extranjeras, y en específico el libre comercio de esclavos como el principal vehículo para el comercio de contrabando con el virreinato. Todos los informantes de Cartagena, Santa Marta, Río de la Hacha, Portobelo y Panamá describieron cómo los comerciantes españoles explotaban las lagunas jurídicas para mantener un amplio comercio ilícito con las colonias extranjeras. Las importaciones de esclavos, mien-

tras tanto, seguían siendo meramente nominales —de 134 esclavos a Cartagena y 92 a Santa Marta y Río de la Hacha en todo 1794, por ejemplo.[113] Es un hecho que el tráfico ilícito continuó siendo enorme en Cartagena a mediados de la década de 1790. Las importaciones de contrabando a Nueva Granada se calcularon en un millón de pesos al año entre 1793 y 1796, quizás el equivalente a la mitad del mercado de artículos europeos en la región.[114]

Es posible que el "comercio de colonias" haya conservado una base más amplia en Venezuela que en Nueva Granada, quizá con un número mayor de licencias especiales otorgadas a provincias o individuos particulares para realizarlo. Aquí también, sin embargo, el libre comercio de esclavos llegó a dominar a tal grado que para 1793 el intendente pudo declarar que "el comercio de esta Provincia de Caracas con las Colonias Extrangeras esta reducido al que se permite por la Real Cédula de 24 de Noviembre de 1791, que arregla el Comercio de Negros".[115] Existía cierta preocupación desde el principio en cuanto al potencial de fraude en el sistema, debido al pequeño número de esclavos importados y el gran número de viajes empleados para hacerlo.[116] Sin embargo, el comercio legal de la región con las colonias extranjeras creció rápidamente en valor: entre 1793 y 1796 el total de las exportaciones registradas a las colonias extranjeras tan sólo desde Puerto Cabello tuvo un valor de 480 mil pesos, de los cuales la suma de mulas y cueros representó más de 90%. Más de 87% de este comercio se realizaba únicamente a cuenta de los españoles, en más de 330 viajes sueltos. Las importaciones registradas en Puerto Cabello alcanzaron un total de 615 mil pesos, de los cuales la plata representó 75% y los esclavos (574 de ellos) 18%. Casi 90% de este comercio de importación fue realizado a cuenta de los españoles, en unos

280 viajes; sólo 13 barcos negreros extranjeros entraron al puerto, si bien llevaron más de la mitad de todos los esclavos.[117] En 1794 el total de las exportaciones de Venezuela a las colonias extranjeras alcanzaron los 975 mil pesos, y las importaciones registradas de esclavos, herramientas y plata, a cambio, alrededor de 1 175 000 pesos, cifras que ya representaban casi la cuarta parte del comercio ultramarino de la capitanía general.[118] Hay que recordar que la isla holandesa de Curazao conservó una porción importante del "comercio de colonias" de Venezuela durante estos años, como lo haría hasta su captura por parte de los británicos en 1800.[119] Naturalmente las cifras indicadas en este párrafo no proporcionan ninguna indicación acerca del comercio ilícito sostenido bajo la pantalla de tan amplio intercambio marítimo. El intendente de Caracas anticipó un descenso en el comercio de Venezuela en 1795, algo que los comerciantes locales atribuyeron a la fuerza del contrabando en la región.[120] El comandante de los guardacostas reconoció con franqueza la escala del comercio de contrabando, si bien irónicamente las medidas que propuso para mitigarlo alentaban las exportaciones de cueros a las colonias británicas y la compra de embarcaciones de corsarios allí para aumentar su escuadrón.[121]

El caso de la Trinidad española, que entonces iniciaba su última década como provincia venezolana, merece una atención especial. En el capítulo 2 se hizo referencia a los esfuerzos de los españoles desde la década de 1770 para promover el desarrollo de Trinidad y aumentar la población y el comercio de la isla. Este programa se intensificó de manera significativa después de 1783, cuando se alentó la inmigración extranjera mediante concesiones fiscales y la distribución de tierras, y se otorgó libertad para importar esclavos de las colonias extranje-

ras vecinas y exportar productos agrícolas a cambio.[122] Bajo los efectos de esta legislación, la población de Trinidad se quintuplicó hasta casi 18 mil habitantes para 1797, mientras que floreció la producción de algodón, azúcar y café. El crecimiento del comercio de la isla con las colonias extranjeras fue especialmente notable: su valor se multiplicó más de 10 veces entre los lustros 1781-1785 y 1791-1795; tanto las importaciones como las exportaciones alcanzaron un valor superior a 1 100 000 pesos en el último periodo. Un observador británico señaló más tarde que durante estos años "el comercio de Trinidad estaba completamente en manos de extranjeros", mientras que "la colonia tenía poca relación comercial con España".[123] A principios de los años ochenta, buena parte de este comercio se realizaba con las Indias Occidentales francesas, pero los británicos después desplazaron rápidamente a los franceses como los principales participantes. Granada fue crucial en este proceso, mientras que la penetración comercial británica fue ampliamente facilitada por los contratos de Baker y Dawson vigentes desde 1784. La mayor parte del algodón y (más tarde) del azúcar producidos en Trinidad se exportaba a Granada, y de allí al mercado británico, un comercio sostenido por docenas de barcos al año. Algunos cálculos del valor de este comercio con los británicos —por ejemplo, de "mucho más" que 1 200 000 libras en 1787— parecen burdamente exagerados, si bien es verdad que la isla se convirtió en un centro de distribución para el comercio en tránsito hacia el continente, así como de sus propias producciones.[124] Sin embargo, cualquiera que haya sido el valor preciso del comercio, queda claro que la hegemonía comercial británica en Trinidad antecedió por lo menos una década al control político formal que llegó con la conquista en 1797. A finales de 1790 o principios de 1791 el gobierno de Trinidad incluso trató de conseguir un préstamo de un millón de pesos (*ca.*

225 000 libras) en Londres para incentivar el desarrollo de la isla, bajo un permiso otorgado previamente por Madrid para este fin.[125]

Un factor que afectó a todo el comercio anglohispanoamericano durante este periodo fue el Comercio libre, el proceso de liberalización limitada en el comercio colonial español que se trató brevemente en el capítulo precedente. Luego de sus orígenes relativamente cautos en 1765, el Comercio libre se expandió en los años sucesivos, hasta culminar en el celebre Reglamento del Comercio libre del 12 de octubre de 1778. Esta legislación desmanteló ampliamente la antigua estructura monopólica del comercio colonial español al permitir a unos 13 puertos españoles comerciar directamente con la mayoría de las colonias de América (Venezuela y Nueva España continuaron excluidas hasta 1788-1789).[126] La obra de John Fisher ha hecho visible la revolución del comercio español en el Atlántico, posibilitado por el Comercio libre: aunque sus efectos al principio fueron retrasados por la guerra de Independencia de los Estados Unidos, las exportaciones de España a las colonias aumentaron no menos de cuatro veces entre 1778 y 1796. El crecimiento de las importaciones desde América fue aún más asombroso: multiplicaron más de 10 veces el nivel de 1778 entre 1782 y 1796.[127] Por supuesto que el Comercio libre no implicó liberalización alguna del comercio con los extranjeros, y el Reglamento incorporó extensas disposiciones diseñadas para combatir el contrabando en el comercio colonial.[128] De hecho, se podría haber esperado que el renacimiento comercial de estos años deprimiera el comercio con los británicos, pues los hispanoamericanos obtenían acceso a un rango mucho mayor de productos a precios más baratos y por medio de canales legales. Un observador pensó que bajo el régimen del Comercio

libre, "desaparecieron de las costas y Puertos de la América Española, los extrangeros y contrabandistas, [y] se abastecieron abundantemente y a precios cómodos nuestras provincias".[129] Otro experto arguyó más tarde que el Comercio libre había "disminuido notablemente el contrabando": "quedó aquel reducido al muy corto que pudo hacerse por medio de embarcaciones pequeñas que estudian el modo de eludir la vigilancia de los Guardacostas [...] [El Comercio libre] ha arrancado de las manos de nuestros sanguinarios enemigos las gruesas sumas que furtivamente nos llevaban, y con las que daban más pábulo a su insaciable avaricia".[130]

Francisco de Saavedra, asimismo, informó que los comerciantes de Jamaica comentaban que el contrabando con Cuba había caído a una cuarta parte de sus niveles anteriores a raíz de la declaración del Comercio libre.[131] Otros, empero, mostraron un parecer opuesto: Bourgoing sugirió que el total de las exportaciones de contrabando de Hispanoamérica aumentaron en más de un millón de pesos al año en los primeros seis años de libre comercio con respecto a la década que finalizó en 1778.[132] Los intereses monopolísticos —que eran los mayores perdedores por las reformas— continuaron oponiéndose amargamente a ellas y arguyeron repetidamente que de hecho aumentaban las posibilidades de intromisión por parte de los británicos.[133] Pedro Ajequiezcane, aunque reconocía los efectos positivos de la legislación, apuntó que simplemente provocó que las naciones rivales redoblaran sus esfuerzos para penetrar en el sistema imperial español.[134] En realidad parece que tanto los españoles como los británicos salieron ganando por el Comercio libre; es decir, que las reformas facilitaron un auge comercial del cual todos los participantes salieron beneficiados. La mejor evidencia para sostener esta interpretación se en-

cuentra en una serie estadística poco común guardada en los Archivos Nacionales en Londres, la cual indica un crecimiento fuerte y sostenido del comercio británico con Hispanoamérica durante precisamente los años en los que el Comercio libre estuvo en su cenit. La siguiente sección, por lo tanto, está consagrada al análisis detallado de esta inusual serie estadística.

EL COMERCIO ESPAÑOL EN LA SERIE DE LOS ARCHIVOS NACIONALES DE LONDRES, DE 1788 A 1795

La mayoría de los estudios sobre el comercio británico ultramarino de finales del siglo XVIII provienen principalmente de los registros conocidos como los *States of Navigation and Commerce* (Estados de Navegación y Comercio). Estos registros fueron preparados por un funcionario de Aduanas, el Inspector General de Importaciones y Exportaciones, en grandes volúmenes anuales que cubren los años de 1772 a 1808. No obstante, estos registros plantean una serie de problemas graves a los historiadores, entre los cuales quizá los peores son la obsolescencia de los valores oficiales acordados a los diferentes artículos comerciales, y la cuestión del contrabando.[135] Además, al aplicarlos al estudio del comercio con las colonias españolas, surgen dificultades suplementarias de la misma —o mayor— gravedad. Esto se debe principalmente a que los Estados de Navegación y Comercio sólo registran el comercio marítimo directo con las islas británicas; no identifican ningún tipo de relación comercial a través de terceros puertos (en el caso del comercio español, por la península ibérica o las Indias Occidentales británicas). El único comercio con las colonias extranjeras del Caribe que aparece en estos registros oficiales es el comercio directo con una categoría general que se describe como “las Indias Occidentales extranjeras”, y que abarca a las ricas colonias francesas y holandesas, entre otras, así como a aquellas que

pertenecían a España. El comercio registrado incluso con esta categoría fue muy bajo a finales del siglo XVIII; en 1788, por ejemplo, el total de las exportaciones británicas registradas (incluidas las reexportaciones) directamente a las "Indias Occidentales extranjeras" tuvo un valor de apenas 10 600 libras esterlinas, y el total de las importaciones fue de sólo 15 500 libras.[136] El valor real del comercio de Gran Bretaña con las colonias españolas, por lo tanto, está enterrado dentro de las estadísticas del comercio con España, las Indias Occidentales británicas, y otros territorios intermedios; por esta razón, y no solamente debido a que era un comercio tradicionalmente de contrabando, faltan casi por completo datos estadísticos detallados que describan el comercio británico con Hispanoamérica durante el periodo colonial.

Durante el transcurso de esta investigación una serie estadística altamente inusual salió a la luz en los Estados de Navegación y Comercio que cubren los años de 1788 a 1795.[137] Thomas Irving, Inspector General de Importaciones y Exportaciones desde 1786, anunció el cambio en 1788, con la introducción de una sección dedicada a "aquellas partes de nuestro comercio colonial que no están conectadas directamente con la madre patria" (si bien de hecho la sección cubre solamente el comercio del imperio británico en América). Irving parece haber obtenido sus datos de los registros de aduana y los informes de los Oficiales Navales para los puertos coloniales británicos involucrados, aunque no ofrece ninguna evidencia explícita sobre su procedencia.[138] Los ocho volúmenes de este nuevo tipo ofrecen reportes del comercio marítimo entre cada colonia británica en América y los territorios extranjeros vecinos, y abarcan los movimientos de transporte (tanto de embarcaciones británicas como de embarcaciones extranjeras que comer-

ciaban bajo los Actas de Puertos Libres) y las mercancías intercambiadas. En los primeros cuatro volúmenes (que van de 1788 a 1791) se proporcionan detalles completos acerca de las mercancías y sus cantidades, pero Irving no propuso ninguna información sobre su valor, al insistir solamente en que "han surgido dificultades en torno al principio sobre el cual deben formarse estas tasas de valor, las cuales requerirán una consideración madura".[139] En los últimos cuatro volúmenes, sin embargo (que abarcan de 1792 a 1795), se insertaron valores para todas las mercancías comerciadas, lo cual completó los informes comerciales. Por lo tanto, los registros de los últimos cuatro años son particularmente valiosos; en realidad, el hecho de que los valores acordados a los artículos comerciales estén actualizados los hace únicos entre todos los registros británicos de su tipo del siglo XVIII. Tomada en conjunto, la serie preservada en los Archivos Nacionales proporciona lo que muy probablemente sea el único repaso estadístico detallado de cualquier rama importante del comercio británico con las colonias españolas que exista para cualquier periodo.[140] La serie termina abruptamente y sin explicaciones en 1795; en adelante desaparece la sección sobre comercio colonial, y los Estados regresan a un formato y contenido similares a los que habían prevalecido antes de 1788.

Estos registros presentan varias deficiencias significativas. Un problema inmediato es que las embarcaciones y el comercio de cada colonia británica se proporcionan con "las colonias españolas" sin mayor diferenciación. Por lo tanto, los registros no pueden utilizarse para medir con cualquier precisión el comercio de las colonias británicas con regiones hispanoamericanas específicas —de Jamaica con Nueva España, por ejemplo, en lugar de con las colonias españolas en general. Una vez más, no

esclarecen nada acerca del comercio británico con Hispanoamérica que se llevó a cabo a través de puertos intermediarios extranjeros en las Indias Occidentales; no podemos utilizarlos, por ejemplo, para medir el comercio sustancial que se realizó a través de la isla holandesa de Curazao o la danesa de Saint Thomas. Entre las importaciones registradas de las colonias españolas, como se verá, el propio Irving reconoció que los datos sobre las importaciones de plata subestiman en gran medida el verdadero valor de esa rama del comercio. Sin embargo, el defecto más grave es por mucho que los informes comerciales para el periodo de 1792 a 1795, si bien aseguran ofrecer datos completos para las importaciones más allá de la plata, presentan información muy limitada acerca de las exportaciones: las únicas exportaciones registradas son esclavos, ron y un pequeño número de mercancías misceláneas. Irving señaló que las manufacturas británicas que representaban el grueso de las exportaciones "consisten en una variedad tan grande de artículos y a menudo en pequeñas cantidades que los oficiales no podían registrarlas sin tal cantidad de trabajo y retraso que materialmente dañaría el comercio", un punto que a menudo encontró eco en las propias declaraciones de los funcionarios.[141] Por lo tanto, la serie de los Archivos Nacionales sirve principalmente para el estudio de las importaciones desde las colonias españolas; sólo ofrece una cantidad limitada de información útil sobre las exportaciones a aquellos territorios.

Dejando de lado sus limitaciones inherentes, la cuestión clave acerca de estos registros es, por supuesto, la de su fiabilidad: hasta qué punto pueden considerarse exactos. Los registros oficiales tempranos siempre requieren de una circunspección considerable, y no podemos ser demasiado optimistas en cuanto a la exactitud absoluta de los datos presentados en las si-

guientes páginas. Sin embargo, hay bases para suponer que los dos problemas básicos que afectan a los Estados de Navegación y Comercio, a saber, la obsolescencia de los valores oficiales y el contrabando, representan un problema mucho menor en el caso de esta serie en particular. Así, los valores acordados a los artículos comerciales pueden considerarse actuales en 1792, aun cuando los mismos valores se aplicaron después para los tres años siguientes. Una vez más los comerciantes españoles eran los que para estas fechas llevaban a cabo la vasta mayoría del comercio en los puertos libres británicos, el cual era perfectamente legal a ojos de los británicos; es decir, al parecer los niveles de contrabando se mantuvieron muy bajos durante estos años. Thomas Irving, quien compiló estos registros, había sido Inspector General de Importaciones y Exportaciones y Notario General de Navegación en Norteamérica, y afirmaba ser el mayor experto británico en "el valor de los productos agrícolas del mundo occidental".[142] El estudio principal de Irving ha descrito sus esfuerzos para asegurarse de que los registros a su cargo "fuesen lo más completos y exactos posible. Era quisquilloso y amenazaba a cualquiera que fuese desobediente, y cuestionaba y verificaba cuidadosamente cualquier cosa que encontrara poco exacta o dudosa".[143] Cuando Irving sabía que sus datos sobre el comercio con las colonias españolas eran defectuosos (como en el caso de las importaciones de plata, o las exportaciones en general), proporcionó cálculos generales suplementarios, que se tratan a continuación, para compensar la carencia. Su propia evaluación del valor de los datos que recabó parece realista:

> Por defectuosos […] que estos informes americanos puedan llegar a ser en algunos casos, en conjunto muestran no obstante una visión de aquella parte del comercio del Imperio lo suficientemente exacta para todos los efectos generales requeridos por el gobierno y me precio de que se encuentre que contienen un informe más exhaustivo y a la vez conciso de la importancia comercial y política de

las colonias británicas que cualquier otro entregado hasta ahora.[144]

Un último motivo para ser optimista proviene de las propias estadísticas comerciales, las cuales presentan un grado sustancial de consistencia interna. Esta coherencia se manifiesta en tendencias reconocibles, las cuales pueden relacionarse de manera bastante convincente con los principales factores externos que operaban durante estos años —en particular el comienzo de la guerra francesa en 1793.

El valor total de las importaciones de las colonias españolas a las Indias Occidentales británicas registradas en 1792, el primer año para el cual se dispone de datos comerciales completos, fue de alrededor de 397 mil libras (*ca*. 1 762 000 pesos).[145] Esta cifra se incrementó en cerca de 6% en 1793, cayó cerca de 2.5% en 1794, y luego aumentó de nuevo 21% en 1795, año en el cual el valor total registrado de las importaciones quedó en poco menos de 499 mil libras (*ca*. 2 215 000 pesos).[146] La única posible distorsión importante que Irving identificó en sus datos relacionados con las importaciones radicó en las estadísticas con respecto a la plata. Para proteger el anonimato de los españoles que importaban plata se ordenó a los funcionarios de aduanas en las colonias británicas que no tomasen nota estricta de las importaciones, de manera que "podemos suponer razonablemente que la cantidad de moneda y plata declarada en los informes oficiales representa sólo una pequeña proporción de las importaciones reales". Después de "muchas conversaciones con hombres bien informados tanto en este país como anteriormente en América sobre la posible cantidad de moneda y plata que se obtenía anualmente de las colonias extranjeras europeas", Irving concluyó que "en general me inclino a pensar que el monto de oro y plata que recibimos a través de este canal en dinero, plata o dólares acuñados no baja de las 400 000".[147]

Puede suponerse que la vasta mayoría de esta suma, sin duda más de 90% provenía de las colonias españolas. El valor registrado de la plata importada en 1792, el año en que Irving hizo sus cálculos, fue de apenas 70 225 libras (*ca*. 312 mil pesos), lo que sugiere una subestimación de las importaciones de plata de quizás unas 300 mil libras (*ca*. 1 332 000 pesos), y ofrece un valor total ajustado de las importaciones de alrededor de 700 mil libras (*ca*. 3 108 000 pesos). Si la tasa de crecimiento de las importaciones reales de plata a lo largo de estos cuatro años estuviera en línea con aquella de las importaciones en general, entonces por supuesto que para 1795 el valor total ajustado de las importaciones habría sido sustancialmente más alto que la cifra registrada.

Este ajuste del valor total de las importaciones debe tomarse en cuenta al comparar el valor del comercio español con aquel de las colonias de otras naciones en la región. Estos datos se presentan en términos del tonelaje de las embarcaciones que entraron a las Indias Occidentales británicas de todas las colonias extranjeras, y también de los Estados Unidos, cada año entre 1788 y 1795.[148] Las embarcaciones que entraron de las colonias españolas promediaron unas 18 500 toneladas por año durante este periodo, lo cual representó alrededor de un tercio del total de las embarcaciones que ingresaron de las colonias extranjeras. Estos datos promedio enmascaran tendencias significativas en el comercio durante los ocho años en cuestión. En los cinco años hasta 1792, las colonias españolas fueron el origen de alrededor de una quinta o cuarta parte de las embarcaciones que ingresaron desde las colonias extranjeras, y más de un tercio tan sólo en 1791. Los siguientes tres años demostraron los efectos de la guerra con Francia, que estalló a principios de 1793, ya que el sustancial tonelaje de las embarcaciones

que ingresaban de las colonias francesas decayó rápidamente y luego desapareció por completo. El tonelaje total que ingresaba de las colonias extranjeras, tras alcanzar un pico en 1793, disminuyó en más de la mitad hacia 1795, si bien dentro de esta cifra disminuida, las embarcaciones de las colonias españolas llegaron a ser aún más importantes, y representaron más de la mitad de todas las embarcaciones que ingresaron desde las colonias extranjeras entre 1794 y 1795. Las embarcaciones que ingresaron desde los Estados Unidos excedieron sustancialmente a aquellas que provenían de todas las colonias extranjeras juntas, una característica que llegaría a ser mucho más pronunciada durante la guerra.

El tonelaje de las embarcaciones es, por supuesto en el mejor de los casos, una medida burda de la actividad comercial, pero también pueden inferirse conclusiones similares a partir de los datos que presentan el valor total registrado de las importaciones de las mismas colonias extranjeras y de los Estados Unidos entre 1792 y 1795.[149] De hecho, la relevancia relativa del comercio de importación desde las colonias españolas fue sustancialmente mayor en valor que en términos del tonelaje de las embarcaciones: el promedio de importaciones tuvo un valor de alrededor de 430 mil libras por año (*ca*. 1 909 000 pesos), o unos dos tercios del valor total de las importaciones de las colonias extranjeras en la región. Esta cifra promedio de nuevo enmascara los efectos de la guerra francesa, la cual destruyó el comercio francés y llevó el valor de las importaciones de Hispanoamérica a un punto culminante en 1794 de más de 81% de todas las importaciones de las colonias extranjeras. Factores tales como las importaciones de las colonias españolas que llegaban a través de otras colonias extranjeras y que se esconden dentro de las estadísticas para esos territorios, y en especial la

subestimación en los registros oficiales de las importaciones de plata, pueden significar que el dominio local del comercio español fue aún mayor de lo que se supone aquí. Cualesquiera que sean las cifras precisas que se tomen en cuenta, sin embargo, parece claro que el principio de la década de 1790 marcó la consolidación de Hispanoamérica como el socio comercial más importante de Gran Bretaña en las Indias Occidentales después de los Estados Unidos —una posición para la cual no habría vuelta atrás en lo sucesivo.

La serie estadística compilada por el Inspector General de Importaciones y Exportaciones ilustra con claridad hasta qué punto la institución de los puertos libres y el desarrollo del "comercio de colonias" habían sellado el predominio de las embarcaciones españolas en el comercio entre las Indias Occidentales británicas y las colonias españolas para principios de la década de 1790. De las 18 500 toneladas de embarcaciones que ingresaban de Hispanoamérica en un año promedio, unas 15 mil, o más de las cuatro quintas partes, eran navíos extranjeros que comerciaban bajo las Actas de Puertos Libres (de las cuales la vasta mayoría eran españolas).[150] Las cifras reales anuales sugieren que esta proporción creció hasta más de nueve décimas partes entre 1793 y 1794, lo cual reflejó posiblemente una mayor resistencia por parte de los comerciantes y dueños de barcos británicos a exponer su propiedad a los ataques durante los primeros años de la guerra francesa. Los datos acerca del valor de los artículos importados en ambas clases de barcos sugieren una preponderancia bastante mayor de las embarcaciones españolas con respecto a las británicas: entre 1792 y 1795 las embarcaciones españolas llevaron más de 95% del valor total de las importaciones de las colonias españolas a las británicas.[151] Este drástico liderazgo se debió principalmente a la concentra-

ción de las importaciones de plata casi exclusivamente en barcos españoles (una característica que se trata más adelante). Es importante hacer hincapié en que estas cifras describen un periodo de paz entre Gran Bretaña y España, cuando el contrabando británico por lo regular decaía; también en que los datos acerca del comercio a bordo de embarcaciones británicas, al ser un comercio más estrictamente de contrabando, pueden ser más propensos a subestimar su verdadero volumen que los del comercio en los puertos libres. La conclusión general, sin embargo, de que el comercio de los españoles en los puertos libres ya para entonces representaba por mucho la rama más rica no parece estar en duda.

Durante estos años todas las colonias británicas del Caribe comerciaban con Hispanoamérica; la única excepción aparente fue Montserrat, la cual sin embargo registró un modesto comercio de exportación con aquellos territorios.[152] Esta participación general de las islas británicas en el comercio español, si bien era predecible, ha resultado difícil de comprobar, y estos datos proporcionan una confirmación explícita poco común de que San Vicente, San Cristóbal o Nieves comerciaban con los españoles. Dado que la mayor parte del comercio se realizaba en embarcaciones españolas en los puertos libres, se concentraba sobre todo en Jamaica, las Bahamas, Dominica y Granada (Antigua, la otra colonia con un puerto libre en estos años, no dio registro de comercio con barcos españoles). Los puertos libres de Jamaica se llevaban la mayor porción de las entradas; recibieron 65% del tonelaje total que ingresó de las colonias españolas entre 1788 y 1795.[153] El predominio de Jamaica en términos del valor de las importaciones era aún mayor: más de cuatro quintas partes del total entre 1792 y 1795. La isla parece haberse beneficiado de la caída del comercio en Dominica y

Granada; su porción real del valor total de las importaciones aumentó de 73% en 1792, a más de 95% en 1795.[154] Este predominio de las importaciones en cuanto a su valor se debió principalmente a las importaciones de plata, que se concentraron marcadamente en Jamaica. La abrumadora preponderancia de Jamaica en el comercio español un cuarto de siglo después de que se aprobara el primer Acta de Puertos Libres representa otra sorprendente conclusión a extraer de estos datos, una que de nuevo enfatiza hasta qué punto la tan aludida depresión del comercio en los años posteriores a 1766 examinada con detalle en el capítulo 2 o bien fue ilusoria, o bien de corta duración.

Los datos acerca de los puertos libres en el resto de las islas sugieren que el comercio en las Bahamas fue razonablemente estable y significativo durante estos años, y que osciló entre 5 y 14% del total de tonelaje de las embarcaciones extranjeras entrantes. El comercio en Dominica, en cambio, después de rondar 10% del total en la mayoría de los años, se colapsó en 1793, y representó menos de 2% de las embarcaciones extranjeras entrantes en 1795. Un patrón similar prevaleció en Granada, cuyo puerto libre captó entre un cuarto y un tercio de los barcos españoles que ingresaron bajo el esquema de las Actas hasta 1793, pero luego experimentó una crisis que dejó a la porción de la isla por debajo de 11% para 1795. Parece claro que el comercio de ambas islas sufrió como resultado de la guerra francesa, en especial Dominica, desafortunadamente situada entre las francesas Martinica y Guadalupe. Dejando de lado el comercio de embarcaciones extranjeras en los puertos libres, la colonia líder en el —mucho menos significativo— comercio en embarcaciones británicas era Granada, con 36% del promedio anual de tonelaje total entrante, y 43% del valor total de las importaciones.[155] Este dominio del comercio en barcos británi-

cos parece anómalo, si bien Armytage relaciona el control británico del comercio de esclavos de Granada con las colonias españolas con los contratos de Baker y Dawson (mencionados anteriormente en este capítulo).[156] A Granada le siguieron Antigua, Jamaica, las Bahamas, y San Vicente, con el comercio restante distribuido entre las otras colonias en porciones que promediaban menos de 5%. Aquí llama particularmente la atención la modesta porción de Barbados, que hasta bien entrado el siglo XVIII había seguido siendo el segundo gran centro para el comercio después de Jamaica.

La gama de productos importados por los británicos de las colonias españolas se conoce bastante bien, como esta y otras obras secundarias han dejado claro.[157] La serie estadística que se conserva en los Archivos Nacionales ofrece reportes plenamente detallados de las importaciones anuales de 1792 a 1795.[158] Con excepción de la plata, las mercancías más importantes eran el ganado y los cueros, que representaron más de dos quintas partes del valor total de las importaciones antes de 1794. Del ganado los más significativos fueron el vacuno, los caballos, y las mulas; estas últimas fueron particularmente prominentes, y por sí solas representaron ¡entre 22 y 24% del *valor total* de las importaciones registradas de las colonias españolas antes de 1795! El ganado (y también la mayoría de maderas no utilizadas para teñir, los alimentos y los esclavos) se destinaba al uso de las propias colonias británicas, lo cual muestra la verdadera relevancia del comercio español para las economías locales de estas islas, más allá de su relevancia como fuente de materiales para reexportación a Gran Bretaña. Las siguientes mercancías en importancia eran los tintes y las maderas para teñir, los cuales representaron entre 7.5 y 21% del total de las importaciones antes de 1795, siendo el palo amarillo y el palo

de Nicaragua los principales productos importados. Luego seguía una gama de productos agrícolas de las plantaciones, que representaron entre 4 y 14% del total de las importaciones por valor durante estos cuatro años; la única mercancía en cierta medida relevante aquí era el algodón crudo o lana de algodón, para el cual las colonias españolas eran una fuente cada vez más importante.[159] El resto de las importaciones consistía en cantidades menores de maderas surtidas (ya fuese para efectos de construcción, o maderas fuertes tales como la caoba), drogas (incluidas la corteza del Perú, el guayacán, y la zarzaparrilla), y los alimentos (en particular pan y harina, maíz, y pescado seco). Las importaciones misceláneas que no correspondían a ninguna de estas categorías generales incluían el copal, el carey y un pequeño número de esclavos.

La plata, por lo general en forma de pesos fuertes (o "dólares americanos" en muchas fuentes británicas), tenía una relevancia especial entre las importaciones. A partir de una base del equivalente a 70 225 libras (*ca*. 312 000 pesos) en 1792, las importaciones registradas de moneda aumentaron 75% en 1793, 40.5% en 1794, y 85.5% en 1795, año en el cual alcanzaron las 320 340 libras (*ca*. 1 422 000 pesos).[160] Esta tasa de crecimiento excedió sustantivamente la tasa general de crecimiento de las importaciones de las colonias españolas, y le dio a la moneda una porción cada vez mayor del total de las importaciones, que se elevó de 17.7% en 1792, a 64.3% en 1795. La creciente importancia de la moneda sucedió a expensas de otras importaciones, principalmente de tintes, maderas para teñir y ganado; de hecho el valor de todas las demás importaciones cayó poco más de 45% en estos cuatro años. La explicación más plausible de esta caída parece ser la interrupción económica ocasionada por la guerra francesa, además de que es posible

que el mismo factor haya estimulado las importaciones de plata, ya que los comerciantes españoles recurrían cada vez más a los británicos para el envío de plata a Europa a la luz de la amenaza naval francesa.[161] Dado que la mayor parte de las importaciones de plata no se registraban —hemos visto que según el propio cálculo de Thomas Irving las cuentas de 1792 subestimaron las importaciones de plata en por lo menos *ca*. 300 mil libras—, las importaciones reales de dólares fueron con certeza mucho más altas de lo que parece aquí. Por supuesto, estamos en la esfera de la especulación; si las importaciones de efectivo no registrado aumentaron a la misma tasa que las importaciones registradas, por ejemplo, entonces las importaciones reales de plata habrían totalizado alrededor de 1 687 000 (*ca*. 7 490 000 pesos) en 1795, y el valor total real de las importaciones de las colonias españolas habría sido del orden de 1 866 000 libras (*ca*. 8 285 000 pesos) en el mismo año.[162] Esta última cifra parece claramente excesiva; pero en mi opinión cabe poca duda de que el valor real de todas las importaciones de las colonias españolas a las británicas, empezando de una base de *ca*. 700 mil libras (*ca*. 3 108 000 pesos) en 1792, rebasó la suma de un millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) en 1795 (y puede haber sido sustancialmente mayor).

Alguna confirmación para un comercio de este tamaño proviene de quizás el trabajo más significativo sobre el comercio británico con Hispanoamérica publicado en los últimos años. El artículo de Javier Cuenca-Esteban acerca de las exportaciones británicas "fantasmas", publicado en 2014, presenta varias cifras diferentes para las exportaciones británicas a través del Caribe en 1795. Cualesquiera que sean las diferencias entre estas cifras —algunas son para años sueltos, otras son promedios de periodos— todas indican un valor para las exportaciones a

través del Caribe superior al millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos); un aspecto acerca del cual, por lo tanto, parece que podemos sentir bastante confianza. El "nuevo estimado conjectural" de Cuenca-Esteban para las exportaciones tanto de mercancías como de esclavos a través de las Indias Occidentales en 1795 es de 1 418 000 libras (*ca*. 6 296 000 pesos). Su promedio del periodo de los siete años de 1795 a 1801 rinde una cifra que parece claramente excesiva para el primero de éstos, de 2 368 000 libras (*ca*. 10 514 000 pesos). Pero su cifra específica para este año, parte de la base de datos sin publicar que subyace la serie conjectural en cuestión, queda en 1 012 000 libras —una cifra que, como lo apunta Cuenca-Esteban, "corresponde exactamente con el valor de referencia de Pearce para 1795".[163] En resumen, hasta la fecha las investigaciones indican comercios de importación y de exportación ampliamente equivalentes y que valieron por lo menos un millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) para mediados de la década de 1790 —a vísperas de las guerras angloespañolas que comenzaron en 1796.

La contribución de las distintas mercancías a las importaciones en general varió en función de si se transportaban en embarcaciones británicas o en embarcaciones extranjeras que comerciaban bajo el Acta de Puertos Libres. La importancia relativa de las importaciones en cada clase de embarcaciones, expresada como porcentajes promedio anuales entre 1792 y 1795, arroja nueva información útil acerca de las dos ramas del comercio.[164] Llama la atención que la moneda ocupaba una proporción mucho más significativa de las importaciones en las embarcaciones extranjeras que en las británicas. De hecho, la moneda era importada casi en su totalidad por comerciantes españoles en embarcaciones españolas, quienes eran responsables de 682 463 libras (*ca*. 3 030 000 pesos) del total de 686 157

libras (*ca*. 3 046 500 pesos) registradas en importaciones de moneda durante estos cuatro años. Los tintes y las maderas para teñir representaban una proporción similar de las importaciones tanto en las embarcaciones británicas como en las extranjeras de 10% en cada caso; el ganado (que constituía, junto con la moneda y los tintes, el inventario básico del comercio de importación) fue otra de las importaciones importantes tanto en embarcaciones extranjeras como británicas, aunque más en las primeras. Las únicas otras importaciónes significativas en barcos extranjeros en términos de porcentaje fueron las de productos agrícolas de las plantaciones, especialmente el algodón crudo, lo cual deja claro que (con la excepción importante del ganado) los comerciantes españoles traficaban principalmente con artículos de alto valor destinados a la reexportación a Gran Bretaña. En contraste, las importaciones para uso en las colonias británicas solían realizarse en embarcaciones británicas (por lo general, coloniales): se observará que los alimentos sólo se importaban en embarcaciones británicas, y que "otras maderas", incluida la madera para efectos de construcción, representaban una proporción mayor de las importaciones en embarcaciones británicas.[165] Los productos agrícolas de las plantaciones constituían una proporción mayor de las importaciones en barcos británicos que en las embarcaciones extranjeras (si bien, por supuesto, dado el valor general mucho menor del comercio en los barcos británicos el valor de los productos importados era claramente inferior).

Un análisis similar de la composición del comercio español en cada isla británica revela otra serie de características relevantes acerca del comercio en general. Estos datos se presentan en términos de la porción promedio anual de cada categoría general de importaciones, ya sea en embarcaciones españolas o

británicas, en cada colonia británica entre 1792 y 1795.[166] Llama la atención de inmediato que las únicas colonias con importaciones de plata registradas durante este periodo hayan sido Jamaica y las Bahamas, y que Jamaica representase más de 95% del total: las cifras respectivas fueron 653 541 libras (*ca*. 2 902 000 pesos), y 32 616 libras (*ca*. 145 mil pesos). Otras islas sin duda también importaron plata durante estos años —Granada fue el tercer puerto principal de entrada—, pero claramente Jamaica fue el receptor principal, privilegiado tanto por su preeminencia general como centro para el comercio español, como por ser la sede de un sistema establecido desde hacía mucho tiempo para los envíos monetarios hacia Europa. La moneda ocupaba una proporción idéntica del valor de las importaciones en embarcaciones españolas tanto en Jamaica como en las Bahamas (48%); esto fue simbólico de una semejanza más amplia del comercio de los puertos libres de ambas colonias, basado principalmente en las importaciones de plata y ganado complementadas por tintes y maderas para teñir, otras maderas y productos agrícolas de las plantaciones.[167] En contraste, entre las importaciones típicas al puerto libre de Granada predominaba el ganado, el cual, junto con los productos agrícolas de las plantaciones, representaba más de 91% del comercio de importación total. Dominica recibía importaciones más diversas, basadas especialmente en el ganado, los productos agrícolas de las plantaciones, tintes y maderas para teñir, y una gama de importaciones misceláneas dominadas por la “goma de copal” y la “goma algobora”.[168] El comercio de importación en embarcaciones británicas, en cambio, tendió a ser más diverso que el comercio en barcos extranjeros, si bien Jamaica importó principalmente ganado y maderas no utilizadas para teñir en el único año en que dicho comercio se registró.[169] Una conclusión notable sugerida por los datos del comer-

cio en embarcaciones británicas es que las colonias británicas con un menor interés en el comercio español (Barbados, Nieves, y San Cristóbal) recurrían a él principalmente para satisfacer sus propias necesidades inmediatas, en términos de ganado, madera para efectos de construcción o alimentos. Así, en un año promedio más de cuatro quintas partes de las importaciones de Barbados consistían en madera y ganado; las mismas mercancías constituían una proporción similar de las importaciones en Nieves, mientras que más de la mitad de las importaciones en San Cristóbal consistía en alimentos y madera.

En 1788 la porción de las colonias españolas del total del comercio en los puertos libres de Jamaica aún era de apenas 55%; la mayoría del comercio restante se realizaba con las islas francesas.[170] En el mismo año, cerca de 60% del comercio del puerto libre de Granada se realizaba con Hispanoamérica, y la mayoría del restante de nuevo con los franceses. Dominica, cuyos puertos libres habían sido establecidos originalmente en 1766 para comerciar sobre todo con las colonias francesas, realizaba alrededor de 74% del comercio de sus puertos libres con aquellas islas, y sólo cerca de 14% con las colonias de España. Estas cifras se mantuvieron más o menos estables hasta 1792-1793, cuando la inminencia y el estallido de la guerra francesa provocaron el colapso del comercio con las colonias francesas y el consiguiente aumento de la importancia proporcional del comercio con Hispanoamérica. Para 1795 *todas* las embarcaciones registradas que comerciaron con los puertos libres de Jamaica lo hicieron de las colonias españolas. La cifra correspondiente para Granada fue de más de 97%, y para Dominica, 73.5%; las embarcaciones restantes comerciaron con las colonias danesas. En contraste, el puerto libre de Nassau, en las Bahamas, comerció casi exclusivamente con las colonias espa-

ñolas durante todos estos años. El mismo patrón —del crecimiento de la importancia proporcional del comercio con las colonias españolas en el comercio total realizado en los puertos británicos de las Indias Occidentales de 1792 en adelante— se sostiene según los datos sobre el valor de las importaciones entre 1792 y 1795, si bien en estas cifras el predominio del comercio español en los últimos años es aún mayor.[171]

La serie de los Archivos Nacionales no sólo proporciona cifras sobre el tonelaje de los barcos involucrados en el comercio español entre 1788 y 1795 examinadas en estas páginas, sino también sobre el número de barcos involucrados y sobre las tripulaciones que los operaban. Estas cifras hacen posible reconstruir los tipos de embarcaciones más frecuentemente utilizados en las diferentes ramas del comercio.[172] Así, las embarcaciones españolas que ingresaban en los puertos libres de las Bahamas o Granada desplazaban menos de 25 toneladas, lo cual demuestra hasta qué punto los mercaderes españoles que comerciaban en estas islas cercanas lo hacían en pequeñas lanchas sin cubierta. Las embarcaciones españolas que comerciaban con Jamaica y Dominica eran más grandes, sin duda a causa de la mayor distancia entre esas islas y los puertos españoles; el barco típico para el comercio con Jamaica, por ejemplo, desplazaba unas 38 toneladas, y tenía una tripulación de siete a ocho hombres. Los barcos británicos involucrados en el comercio, en contraste, eran considerablemente más grandes que estas embarcaciones españolas; la embarcación típica británica que comerciaba con las colonias españolas desplazaba de 60 a 70 toneladas, y tenía una tripulación de seis a siete hombres. Los barcos británicos que comerciaban en las Bahamas, San Vicente y Tobago —islas muy cercanas en distancia a las colonias españolas— eran típicamente más pequeños, de menos de 50

toneladas y seis personas de tripulación, mientras que aquellos que ingresaban a Dominica y Jamaica eran más grandes, de más de 85 toneladas y ocho a nueve tripulantes en cada caso.

Sólo una fracción de las exportaciones de las Indias Occidentales británicas a las colonias españolas se registró en los informes acerca del comercio colonial británico preparados por Thomas Irving. Las únicas exportaciones registradas sistemáticamente entre 1792 y 1795 fueron las de esclavos y ron; la mayoría de las exportaciones, que consistían en manufacturas británicas y en especial textiles, no fue registrada por los funcionarios británicos en las colonias, y por lo tanto no se incorporaron en los volúmenes maestros de Londres.[173] Los datos acerca del valor total registrado de las exportaciones a Hispanoamérica en los cuatro años para los cuales están disponibles sugieren un valor total de 104 mil libras (*ca*. 462 mil pesos) en 1792, el cual aumentó a 188 mil libras (*ca*. 835 mil pesos) en 1795, es decir, tan sólo entre un cuarto y un tercio del valor registrado de las importaciones durante estos mismos años.[174] En su presentación de los informes comerciales de 1792, Irving apuntó: "Me he escrito en diferentes momentos con los principales funcionarios de las Indias Occidentales acerca del valor de las exportaciones a las islas extranjeras, y a partir del cúmulo de su información, opino que el monto no es menor a las 400 000 o 500 000 libras" (*ca*. 1 776 000 o 2 220 000 pesos).[175] Frances Armytage pensó que este estimado de 400 mil a 500 mil libras pudo subestimar el valor total de las exportaciones,[176] lo cual podría acercar la cifra de Irving algo más a mi propio cálculo del valor total de las importaciones en 1792, de 700 mil libras, aunque debe aclararse que el cálculo de Irving abarca las exportaciones británicas a todas las colonias extranjeras del Caribe, no sólo a Hispanoamérica. Los datos de estos informes

sobre las exportaciones de esclavos a las colonias españolas fueron mencionados brevemente más arriba, y se han tratado con mayor detalle en otra parte.[177] El bajo valor total registrado de las exportaciones, combinado con el número muy limitado de productos considerados, vuelve improductivo cualquier análisis más detallado de la mayoría de las exportaciones. Por su parte, los datos sobre los movimientos de las embarcaciones que salieron de las colonias británicas entre 1788 y 1795 reflejan de una manera bastante cercana los patrones comerciales aparentes en los datos de las embarcaciones entrantes. Quizá valga la pena mencionar que Dominica ocupó una porción anual promedio de poco más de 11% del tonelaje total saliente, lo cual sugiere que quizá su porción del comercio de importación en barcos británicos haya sido subestimada.

Por último, los Estados de Navegación y Comercio para el periodo de 1788 a 1795 también comprenden el comercio de las colonias de Norteamérica que conservó Gran Bretaña después de la guerra de Independencia de los Estados Unidos. Los datos relevantes comparten las características y los defectos de aquellos que versan sobre las Indias Occidentales británicas: hay datos disponibles acerca de las entradas y salidas de embarcaciones entre 1788 y 1795, pero sobre el comercio sólo de 1792 a 1795; los datos relativos a las importaciones se presentan como completos, mientras que aquellos que informan sobre las exportaciones son meramente parciales. El valor total de las importaciones registradas de las colonias españolas a la Norteamérica británica y a Bermuda, en el Atlántico septentrional, fue insignificante: el comercio tenía un valor de tan sólo poco más de mil libras (*ca*. 4 450 pesos) al año hasta 1793, y fue objeto de una caída marcada después.[178] Los datos sobre la navegación de barcos sugieren que, además de Bermuda, cuatro co-

lonias norteamericanas (Cabo Bretón, Nueva Brunswick, Terranova y Nueva Escocia) tuvieron cierta participación en el comercio. A menudo un solo barco navegaba al año, y en los ocho años en cuestión el comercio se registró en varias de estas colonias sólo ocasionalmente.[179] Los únicos participantes relativamente constantes fueron Terranova y más particularmente Bermuda, cuyo puerto libre se había establecido en 1793 en parte con la idea de desviar a los españoles que navegaban rumbo a los Estados Unidos.[180] La serie de los Archivos Nacionales, sin embargo, no muestra ningún comercio con las colonias españolas a través de este puerto libre; más bien, el comercio español de la isla se realizaba exclusivamente en barcos británicos. Las importaciones de las colonias españolas a la Norteamérica británica consistieron exclusivamente en café, azúcar blanca y morena, melaza, y un solo cargamento de cueros; las únicas exportaciones registradas a Hispanoamérica fueron de pescado fresco y pan y harina, por un valor de 112 libras (*ca*. 500 pesos), exportados de Bermuda en 1793.

EL COMERCIO IBÉRICO DE REEXPORTACIÓN, *CA*. 1763-1796: PROSPERIDAD ESTABLE EN LOS AÑOS DEL OCASO

En el capítulo 1 se proporcionó un resumen sobre lo que constituyó la rama principal del comercio británico con las colonias españolas, aquel que se basaba en la reexportación de manufacturas británicas a través de los puertos de la península ibérica. Como conclusión de este capítulo puede ser útil esbozar brevemente el desarrollo de este comercio entre el final de la Guerra de los Siete Años y el comienzo de las guerras napoleónicas angloespañolas en 1796. Rastrear la actividad británica en el comercio de reexportación durante este periodo es difícil dada la carencia casi absoluta de buenos estudios históricos,

una falta que por sí sola refleja la naturaleza problemática del asunto como tema de investigación. Prácticamente el único estudio valioso disponible es el segundo artículo importante de Allan Christelow, el cual abarca el comercio británico de reexportación en Cádiz y Lisboa juntos en el periodo de 1759 a 1783.[181] La tesis principal de Christelow es que durante estos años los británicos se desencantaron cada vez más con el comercio de reexportación a las colonias. Esto se debió en parte al descontento ante características específicas del comercio, especialmente el prolongado crédito que se solicitaba y los largos plazos a los que había que someterse para recibir las ganancias. También tuvieron que ver los ataques de los borbones a los privilegios comerciales británicos, y las medidas proteccionistas que tendieron a excluir muchos de los productos típicos británicos de los mercados españoles. Finalmente, su desencanto reflejaba la conciencia británica de una creciente superioridad comercial tanto en términos tecnológicos como financieros, y por lo tanto el desdén por los tratados y privilegios especiales como herramientas para su expansión comercial. Christelow sugiere que estas tendencias alimentaron un mayor interés por parte de los británicos por la penetración directa de los mercados hispanoamericanos a través del comercio ilícito en las Indias Occidentales. También contribuyeron al retiro paulatino de los comerciantes británicos de los puertos españoles: así, la factoría británica en Cádiz contó con no más de 20 miembros en las dos décadas anteriores a 1783.[182] En 1791 había 44 británicos registrados como residentes en Cádiz, y quizá 33 entre 1795 y 1796, de los cuales sólo tres dieron como profesión la de comerciantes.[183] Christelow es cuidadoso al señalar, sin embargo, que este retiro, más que denotar una caída en las ventas británicas a través de España, puede haber reflejado simplemente una creciente preferencia por las ventas directas en

Cádiz, con respecto a las reexportaciones realizadas mediante prestanombres españoles. En este sentido, el comerciante experto Joseph Salvador apuntó en 1766 que aunque "el mercader británico vende menos a cuenta propia", sin embargo "no son menos las manufacturas británicas que van por la vía de España y se consumen en América en tiempos de paz que fueron anteriormente".[184]

Ciertamente, la evidencia general acerca de la importancia del comercio británico a través de España durante este periodo es extensa. Se implantaron periódicamente severas medidas restrictivas en contra del contrabando británico en Cádiz y otros puertos relevantes, y se denunció repetidamente la connivencia de los barcos de guerra británicos en el contrabando de plata fuera de la Península.[185] Los paquebotes británicos proporcionaban un vehículo notorio para este contrabando, y el embajador español se pronunció vehementemente en contra de su restablecimiento en 1790, en vista de "los enormes contrabandos y vejaciones que se experimentaban con dichos Paquebotes".[186] La dimensión del comercio ilícito podría ser asombrosa: en 18 meses entre 1775 y 1776 el valor de las importaciones fraudulentas en la costa entre Cádiz y Sanlúcar de Barrameda se calculó en 1 500 000 pesos tan sólo en plata.[187] El ministro británico en Madrid calculó que el fraude contra los derechos de importación y exportación le había restado a los ingresos reales unas 720 mil libras en 1787, únicamente contra el comercio declarado, mientras que "ni una décima parte de lo que se contrabandea es confiscado".[188] En julio de 1785 el cónsul británico en La Coruña escribió sobre un auge reciente en el comercio "de manufacturas de algodón prohibidas de las cuales me dicen que grandes cantidades —sin desembarcar en absoluto— se ponen clandestinamente a bordo de paquebotes

españoles que zarpan desde este puerto hacia La Habana, Cartagena, Vera Cruz y Buenos Ayres".[189] Un tal Thomas Lethbridge ofreció (a cambio de "una pequeña recompensa") describir el medio a través del cual los británicos hacían contrabando de hasta un millón de pesos al año desde La Coruña y Vigo, incluidos hasta 40 mil dólares en un solo barco.[190] Las declaraciones de las importaciones británicas desde Cádiz, Gibraltar y otros puertos enumeraban rutinariamente grandes cantidades de productos agrícolas claramente americanos, y en 1792 se dijo que el comercio angloespañol se basaba principalmente en las ventas de "vinos y productos agrícolas del continente de España, y [...] de añil, cacao, tabaco, cochinilla, maderas para teñir, etc. de sus colonias".[191] En ocasiones se establecían negociaciones confidenciales para dotar a este intercambio de una base más formal, por ejemplo, por medio del acceso de muselinas británicas a España a cambio de la admisión de productos agrícolas hispanoamericanos en barcos españoles a puertos británicos.[192] Estas negociaciones no dieron ningún resultado, pero la porción de artículos extranjeros en todas las exportaciones españolas a las colonias se mantuvo en alrededor de 50% entre 1778 y 1796.[193] Se calculaba que antes de las guerras Gran Bretaña suplía quizás una cuarta parte de estos artículos, mientras que en 1791 casi 18% de las embarcaciones que ingresaron al puerto de Cádiz eran británicas —una proporción mayor que la de cualquier otra nación extranjera.[194]

Dejando de lado este tipo de evidencia general, las fuentes también ofrecen algunas indicaciones dispersas sobre el valor en efectivo de las exportaciones británicas a Hispanoamérica a través de la Península. Lo mejor de estas evidencias se refiere a los años ochenta y principios de los noventa: así, en marzo de 1785 el cónsul británico informó que las importaciones britá-

nicas al puerto de Cádiz desde la Paz habían tenido un valor mayor a las 2 500 000 libras (*ca*. 11 100 000 pesos), y anticipó una caída de las ventas en ese año, "dado que los dominios españoles en América, y este país, ya están bien abastecidos de mercancías británicas".[195] En 1786 un periódico de Londres registró importaciones totales de oro y plata a Gran Bretaña de 2 300 000 libras hasta principios de noviembre, una cifra que probablemente alcanzaría los tres millones de libras (*ca*. 13 320 000 pesos) al finalizar el año "si, como se cree, la mayor parte de los 6 000 000 de pesos duros que acaban de llegar a Cádiz de la América Meridional siguen el mismo camino".[196] En diciembre del mismo año el ministro británico en Madrid informó que tan sólo las importaciones de Hispanoamérica a España de cochinilla, añil, drogas, cueros y sal destinadas a los mercados británicos habían tenido un valor de 700 mil libras (*ca*. 3 108 000 pesos) en los últimos 18 meses.[197] En los primeros seis meses de 1788 las lanas británicas importadas a España expresamente para reexportación a América sumaron un valor de alrededor de 172 mil libras (*ca*. 764 mil pesos) sólo en Cádiz, y de 55 mil libras (*ca*. 244 mil pesos) en Sevilla y Sanlúcar.[198] En septiembre de 1791 se informó en Londres que las importaciones de plata americana a Cádiz y Lisboa alcanzaban un valor de alrededor de cinco millones de libras al año (*ca*. 22 200 000 pesos), de las cuales un millón de libras se reembarcaba cada año a Gran Bretaña a cambio de manufacturas; "y de aquí resulta que por la industria superior de nuestros géneros y el espíritu mercantil de nuestros Negociantes, las minas de México, Perú y el Brasil producen ventajas más sólidas a este Reino de las que procuran a los mismos Españoles y Portugueses".[199]

Vimos en el capítulo 1 que una serie estadística casi única para las reexportaciones anuales entre Gran Bretaña e Hispa-

noamérica a través de España se preparó a principios de la década de 1980 por Leandro Prados de la Escosura. Esta serie presenta buenos datos para la tendencia de este comercio, tanto para las reexportaciones británicas hacia las colonias como las reexportaciones de productos hispanoamericanos hacia Gran Bretaña, aun cuando los valores absolutos son algo inferiores que la mayoría de los estimados contemporáneos. Así, en esta serie las reexportaciones británicas a la América española mostraron un fuerte crecimiento durante las décadas tempranas y medianas del siglo XVIII, desde un promedio anual de 367 mil libras (*ca*. 1 630 000 pesos) en el subperiodo 1714-1739, hasta uno de 661 mil libras (*ca*. 2 935 000 pesos) en 1749-1761 (en vísperas de la Guerra de los Siete Años). La serie paralela para las reexportaciones hispanoamericanas a Gran Bretaña igualmente indica una tendencia al alza, si bien las cifras absolutas para estas reexportaciones son todavía más bajas.

Mientras es de una utilidad considerable para el periodo hasta 1763, sin embargo, después de esta fecha la serie de Prados de la Escosura muestra algunas características problemáticas que deben hacer dudar de su fiabilidad. En la opinión de Prados, durante los siguientes 15 años el valor de las reexportaciones británicas se mantuvo bastante estable, si bien hubo un ligero descenso (hasta un promedio anual de *ca*. 589 mil libras, o *ca*. 2 615 000 pesos, en 1763-1778). Pero después de la interrupción de la guerra de Independencia de los Estados Unidos estas reexportaciones sufrieron un colapso sustancial, de más de 60%, hasta un promedio anual de tan sólo 223 mil libras (*ca*. 990 mil pesos) en 1783-1796. De hecho, hubo sólo tres años durante este último periodo en que el valor de las reexportaciones británicas a través de España sobrepasó las 250 mil libras (*ca*. 1 110 000 pesos), y alcanzó su valor máximo de sólo

257 mil libras en 1791.[200] Prados de la Escosura, como ya lo había hecho Allan Christelow, hace hincapié en los motivos que tuvieron los británicos para desilusionarse con el comercio de reexportación a finales del siglo XVIII, que incluyeron las políticas hostiles de Carlos III y los altos costos que implicaron. También subraya el cambio que hubo en los intereses británicos durante este periodo hacia el comercio a través del Caribe, alentado por los costos de transporte más bajos y la apertura de los puertos libres, un cambio que data con cautela de mediados de la década de 1770.[201] Desde luego, existen motivos para la precaución con respecto al valor del comercio británico de reexportación a finales del siglo XVIII. Sin embargo, las cifras de Prados de la Escosura parecen muy bajas, y el colapso en esta rama del comercio muy abrupto y desprovisto de alguna explicación muy clara. Debe notarse que para todo el periodo desde 1783 a 1814 sus cifras se calculan con base en la proporción de las importaciones desde Gran Bretaña que se reexportaron en el único año de 1792, y no se anclan en ningún estimado contemporáneo del valor del comercio de reexportación (como sí es el caso para periodos anteriores). También podría notarse que las cifras de Prados para las reexportaciones hispanoamericanas a través de España hacia Gran Bretaña muestran una tendencia precisamente inversa, con un crecimiento constante en todo el siglo XVIII, pero que alcanzó un nuevo pico después de la guerra de Independencia de los Estados Unidos.[202] En resumen, el colapso de las reexportaciones británicas que detecta Prados de la Escosura después de la guerra de Independencia de los Estados Unidos parece muy abrupto, se basa en una evidencia limitada, y queda en contraste con el auge que detecta este autor en las reexportaciones coloniales hacia Gran Bretaña durante este mismo periodo.

En verdad determinar el valor del comercio británico con Hispanoamérica a través de España a finales del siglo XVIII es muy dificil, dada la naturaleza limitada y fragmentaria de la evidencia. Pero los estimados aislados de los oficiales británicos en España o de la prensa londinense citados arriba parecen confirmar que los cálculos de Prados de la Escosura para este periodo son demasiado bajos. Para reiterar, estos estimados aislados incluyen importaciones britanicas a Cádiz por un valor de 2 500 000 libras (*ca*. 11 100 000 pesos) en tan sólo *18 meses* hasta marzo de 1785 (por cierto, un periodo de auge posguerra). También incluyen un valor para las importaciones sólo de productos británicos de lana para los mercados coloniales de más de 227 mil libras (*ca*. 1 008 000 pesos) en los primeros seis meses de 1788 (esto último sólo a los puertos del sur de Andalucía, 10 años después de que las reformas del Comercio libre empezaran a erosionar el monopolio andaluz del comercio colonial). Para las reexportaciones de Hispanoamérica hacia Gran Bretaña incluyen un estimado de mediados de la década de 1780 con un valor de 700 mil libras (*ca*. 3 108 000 pesos) en 18 meses, por sólo un número reducido de productos: tintes, drogas, cueros y sal. La mercancía colonial más importante que llegaba a Gran Bretaña a través de España, como bien se sabe, fue la plata. Y una vez más, los estimados contemporáneos de su valor son altos: de un millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) por año en plata americana intercambiada por mercancías británicas a principios de la década de 1790, por ejemplo, si bien esto fue tanto de la América española como de Brasil. El estimado más alto registró unas importaciones totales de plata a Gran Bretaña por valor de 2 300 000 libras (*ca*. 10 212 000 pesos) en los primeros 10 meses de 1786, con por lo menos otras 700 mil libras esperadas explícitamente de Sudamérica por la vía de Cádiz antes del fin de ese año.

Para concluir: de manera muy tentativa estas cifras podrían indicar un comercio británico de reexportación por un valor de entre 700 mil libras (*ca*. 3 108 000 pesos) y un millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) al año entre mediados de la década de 1780 y principios de la de 1790. Alguna confirmación para cifras de esta clase se encuentra en el estudio reciente de Javier Cuenca-Esteban, quien calcula el valor de las reexportaciones británicas a través de España en 1795 como de 784 mil libras (*ca*. 3 481 000 pesos). En otra parte del mismo trabajo, Cuenca-Esteban indica promedios anuales de 703 mil libras (*ca*. 3 121 000 pesos) para el periodo 1790-1791, y de 627 mil libras (*ca*. 2 784 000 pesos) para 1792-1794.[203] Éstos fueron años de gran prosperidad en el comercio atlántico español, no necesriamente representativos de todo el periodo desde 1763. Pero tales valores parecen apoyar los supuestos actuales de que, a pesar de un estancamiento significativo en las décadas posteriores a 1760, las reexportaciones a través de España continuaron siendo la vía principal del comercio británico con las colonias españolas (y por ende, de hecho, de cualquier penetración extranjera del comercio atlántico español) hasta el final del siglo XVIII. En vista de mis propios cálculos acerca del valor del comercio a través del Caribe (de *ca.* 700 mil libras en 1792, y que suben hasta más de un millón para 1795), sin embargo, podrían indicar que el comercio a través del Caribe desplazó por vez primera a las reexportaciones a través de los puertos españoles como el vehículo principal para el comercio británico con Hispanoamérica, unos pocos años antes de que el comercio de reexportación se colapsara por completo a raíz del reinicio de las hostilidades entre Gran Bretaña y España en el invierno de 1796.

NOTAS AL PIE

[1] Véase por ejemplo Becker, *España e lnglaterra,* p. 47; Dawson, "William Pitt's Settlement", pp. 701-703. En Europa, España recuperó Menorca, capturada por

Gran Bretaña durante la Guerra de Sucesión Española.

[2] Kuethe, "Havana in the Eighteenth Century", p. 24; véase también los comentarios del Conde de Floridablanca en 1787, publicados por Grafenstein Gareis, *Nueva España en el Circuncaribe,* pp. 124-125.

[3] "Varias apuntaciones [...] a Dn. Francisco de Mollinedo", adjunto de marqués Del Campo a Floridablanca, Londres, 4 de julio de 1788, A.H.N., Estado, 4236.

[4] Para un caso en Venezuela, véase Manuel González a José de Gálvez, Caracas, 27 de abril de 1784, A.G.I., Caracas, 87; para uno en Cuba, Del Campo a Floridablanca, Londres, 8 de septiembre de 1787, A.H.N., Estado, 4255.

[5] Conde de Dunmore a Sydney, Nassau, 21 de abril de 1788, y otros documentos relevantes en N.A., F.O. 185/5.

[6] Fragmento traducido de la prensa de Londres, adjunto de Del Campo a Floridablanca, Londres, 8 de abril de 1785, A.H.N., Estado, 4232.

[7] Más detalles acerca del arresto y las acusaciones contra Allwood en Marrero, *Cuba,* 12, pp. 51-55. Fue puesto en libertad en diciembre de 1784.

[8] Fragmento traducido de la prensa de Londres, adjunto de Del Campo a Floridablanca, Londres, 15 de febrero de 1787, A.H.N., Estado, 4255.

[9] Demandas mercantiles, con fecha de mayo a junio de 1786, referidas en Allen, "British Commercial Policy", pp. 176-177.

[10] Carta sin firma, sin destinatario, fechada en Kingston, 18 de septiembre de 1784, A.H.N., Estado, 4232.

[11] Jones, "Historical Study", pp. 50-51.

[12] Los mercaderes de Kingston a Joshua Rowley, Kingston, 19 de agosto de 1783, N.A, A.D.M. 1/242, ff. 278-v; véase también James Gambier a Philip Stephens, *Janus,* Jamaica, 12 de julio de 1784, N.A, A.D.M. 1/243, ff. 112-120v.

[13] Véase en particular Manning, *British Colonial Government,* p. 279, también la nota 70.

[14] *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España,* p. 508.

[15] Reportes en N.A., C.O. 318/1, ff. 129-130. Las importaciones de plata a Jamaica se calcularon en 17 400 en 1786, y 53 850 en 1787.

[16] Evidencia de John Miller *et al.,* Minuta del 1 de mayo de 1787, N.A., B.T. 5/4, ff. 132-133v.

[17] "Some thoughts relative to the trade lately carried on in the Bay of Honduras and on the Mosquito Shore", 1783, B.L., Add. Mss. 36 806, ff. 203-214.

[18] Véase por ejemplo "Account of the Spanish Main", sin firma, sin fecha [*ca.* 1783], B.L., Add. Mss. 36 806, ff. 216-226.

[19] Potthast-Jutkeit, "Centroamérica y el contrabando", p. 514.

[20] Fragmento traducido de la prensa de Londres, adjunto de Del Campo a Floridablanca, Londres, 29 de abril de 1785, A.H.N., Estado, 4232.

[21] Sobre el comercio británico después de la evacuación, véase Dawson, "The Evacuation of the Mosquito Shore", *passim*; Dawson, "William Pitt's Settlement" pp. 705-706; Williams, "Living Between Empires", pp. 243-244; de la misma autora, " 'If You Want Slaves Go to Guinea' ", y Grafenstein Gareis, *Nueva España en el Circuncaribe*, p. 121.

[22] Las obras fundamentales sobre Panton, Leslie son Coker y Watson, *Indian Traders of the Southeastern Spanish Borderlands*, y Coker, "The Columbian Exchange in the Floridas".

[23] Del Campo a Floridablanca, Londres, 20 de enero de 1786, 18 de julio de 1786, y adjuntos, A.H.N., Estado, 4250; Del Campo a Floridablanca, Londres, 29 de marzo de 1787 y adjunto, A.H.N., Estado, 4255. Hubo años en que se exportó la cantidad asombrosa de 250 mil pieles de venado por Pensacola hacia Londres: Coker, "The Columbian Exchange", p. 324.

[24] Del Campo a Floridablanca, Londres, 6 de diciembre de 1787, 29 de diciembre de 1787, A.H.N., Estado, 4255.

[25] Whitaker, *The Spanish-American Frontier,* pp. 36-43, 177-180. Whitaker sostiene que el otorgamiento del contrato a una compañía británica reflejó la temprana preocupación de los españoles ante el expansionismo estadunidense en la región.

[26] Testimonio de Kender Mason, Minuta del 14 de noviembre de 1786, N.A., B.T. 5/4, ff. 37-88.

[27] King, "Evolution of the Free Slave Trade Principle", pp. 47-50.

[28] No tengo noticia de ningún trabajo del todo satisfactorio sobre estos contratos. El primero se conoce comúnmente como el contrato Barry o, en fuentes españolas, el contrato Fitch, por el corresponsal de Barry en Jamaica; también se le conoce como el primer contrato de Baker y Dawson, para diferenciarlo del segundo contrato firmado en 1786.

[29] Liston a Carmarthen, Madrid, 14 de febrero de 1784, N.A., F.O. 185/1, núm. 13; véase también Liston a Fox, San Ildefonso, 11 de septiembre de 1783, en el mismo tomo, núm. 4.

[30] "Contrata con Dn. Eduardo Barry", El Pardo, 13 de febrero de 1784, A.G.I., Caracas, 466; traducción francesa en N.A., F.O. 185/1, sin foliación; véase Sevilla Soler, *Inmigración y cambio socio-económico,* pp. 187-188.

[31] Jose María Chacón a José de Gálvez, Trinidad, 22 de febrero de 1785, A.G.I., Caracas, 152.

[32] López Cantos, *Don Francisco de Saavedra*, pp. 57-70.

[33] Marrero, *Cuba,* 9, pp. 17-18; Böttcher, "Trade, War, and Empire", pp. 188-190.

[34] Estadísticas obtenidas de informes (ligeramente divergentes) en N.A., C.O. 318/1, ff. 129-130; "Observations on the trade", B.L., Add. Mss. 38 345, ff. 208-213v; Young, *The West-India Common-Place Book,* pp. 181-184.

[35] Young, *The West-India Common-Place Book,* pp. 7-8.

[36] Véase también McPherson, *Annals of Commerce,* 4, pp. 166-167.

[37] Villalobos R., *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile,* pp. 62-63.

[38] Juan Ignacio de Urriza a José de Gálvez, La Habana, 2 de octubre de 1783, 17 de octubre de 1783, ambos en A.G.I., Santo Domingo, 2188.

[39] Cédula al intendente de La Habana, El Pardo, 23 de enero de 1784; ejemplares (con textos ligeramente distintos) en A.G.I., Santo Domingo, 2188; Caracas, 59. Este decreto se revocó parcialmente después.

[40] Véase el cuidadoso relato de James Lewis, "Anglo-American Entrepreneurs", *passim.*

[41] Saavedra a Gálvez, Caracas, 25 de mayo de 1785, en Álvarez, *Comercio y comerciantes,* pp. 139-140, apéndice documental 1; también Saavedra, *Los Decenios,* pp. 239-340. Como ministro durante el reinado de Carlos IV, Saavedra tendría un papel decisivo en la apertura general de las colonias españolas al comercio neutral en noviembre de 1797: véase Ortiz de Ia Tabla, *Comercio exterior de Veracruz*, en particular p. 285.

[42] López Cantos, *Don Francisco de Saavedra,* en particular pp. 39-41.

[43] Álvarez, *Comercio y comerciantes,* p. 37; Guillelmi a Valdés, Caracas, 30 de abril de 1789, A.G.I., Caracas, 114; también Barbier, "Venezuelan 'Libranzas' ", pp. 462-463.

[44] McFarlane, *Colombia before Independence,* pp. 130-131.

[45] McFarlane, "El comercio exterior del Virreinato" *passim*; *Colombia before Independence,* pp. 145-150.

[46] Decreto a Caballero y Góngora, Aranjuez, 21 de junio de 1786, A.G.I., Santa Fe, 955.

[47] "Representación" de los mercaderes, Cádiz, 31 de julio de 1787, y adjuntos, A.G.I., Santa Fe, 955; véase también Josef García de León y Pizarro a Antonio Valdés, Madrid, 20 de agosto de 1787, A.G.I., Santa Fe, 955; José de Ezpeleta a Diego de Gardoqui, Santa Fe, 19 de julio de 1796, A.G.I., Santa Fe, 645.

[48] McFarlane, *Colombia before Independence*, pp. 150-151; sobre Santa Marta véase en particular Julian, *Perla de la América,* pp. 71-74, 99, y 254-256.

[49] Ramos, *El contrabando inglés,* pp. 40, 205.

[50] Marqués Del Campo a Floridablanca, Londres, 17 de abril de 1787, A.H.N., Estado, 4255.

[51] McFarlane, *Colombia before Independence,* pp. 155-157.

[52] McFarlane, *Colombia before Independence,* pp. 160-161.

[53] Por ejemplo, en 1786 se autorizó al Santo Domingo español importar herramientas agrícolas y maquinaria para las plantaciones de las colonias extranjeras, libres de impuestos.

[54] 27 Geo. 3, cap. 27; véase Armytage, *The Free Port System,* pp. 59-60; Allen, "British Commercial Policy", pp. 182-183; Manning, *British Colonial Government,* pp. 277-278.

[55] 32 Geo. 3, cap. 43 y 33 Geo. 3, cap. 50 respectivamente; Manning, *British Colonial Government,* pp. 280-281.

[56] Véase en particular Armytage, *The Free Port System.,* pp. 52, 56-59.

[57] Acerca de las solicitudes de las islas británicas, véase Allen, "British Commercial Policy", pp. 129, 147-149; Wilkinson, *Bermuda,* pp. 431-433. Acerca de la política británica con respecto al comercio entre los Estados Unidos y las colonias de las Indias Occidentales durante la década de posguerra, véase Allen, "British Commercial Policy", caps. 3-5; Keith, "Relaxations in the British Restrictions", pp. 2-9.

[58] Sobre la expansión de puertos libres franceses, véase Grafenstein Gareis, *Nueva España en el Circuncaribe*, pp. 131-132, y sobre el posible vínculo con los puertos libres británicos, Allen, "British Commercial Policy", pp. 179-182; Williams, "Mercados británicos", p. 98; Graham, "The Origin of Free Ports", p. 27.

[59] "Free Ports Minute", 22 de febrero de 1793, N.A., B.T. 5 /8, ff. 189v-191v.

[60] 30 Geo. 3, cap. 29; Memorial de los mercaderes, minuta del 7 de diciembre de 1789, N.A., B.T. 5/5, f. 219v; reporte sobre el Memorial, minuta del 1 de mayo de 1790, N.A., B.T. 5/6, f. 99.

[61] 32 Geo. 3, cap. 37; Manning, *British Colonial Government,* p. 279.

[62] 32 Geo. 3, cap. 43; Armytage, *The Free Port System,* pp. 60-63; Manning, *British Colonial Government,* pp. 279-280.

[63] Mercaderes al gobernador Dowdeswell, Nassau, 26 de mayo de 1798, y Dowdeswell al duque de Portland, Nassau, 28 de mayo de 1798, ambos en N.A., C.O. 23/37, ff. 147-148v.

[64] Véase en particular Guillelmi a Antonio Valdés, Caracas, 31 de julio de 1788, con adjuntos 1-5, y Caracas, 20 de octubre de 1788, ambos en A.G.I., Caracas, 111; Guillelmi a Valdés, Caracas, 30 de abril de 1789, A.G.I., Caracas, 114.

[65] Carta del Director General de Rentas, Madrid, mayo de 1795, A.G.I., Santa Fe, 957.

[66] Para más detalles sobre el permiso otorgado a Félix de Zuasnavar en 1788 a fin de establecer relaciones comerciales con Curaçao, véanse los documentos en A.G.I., Caracas, 111, 114-116. Para los permisos otorgados a cubanos, incluido el Marqués de San Felipe y el Conde de Mompox y Jaruco, entre 1787 y 1796, véanse los documentos en el A.G.I., Santo Domingo, 2189-2191.

[67] Cédula impresa, Madrid, 28 de febrero de 1789, publicada en Levene, *Documentos,* 6, pp. 394-399.

[68] Decretos fechados en 24 de noviembre de 1791, en Levene, *Documentos,* 7, pp. 3-9.

[69] Pueden encontrarse excelentes repasos primarios de esta legislación en Joseph María Quirós, "Exposición que hace a la Junta de Gobierno", Veracruz, 12 de enero de 1807, copias en el A.G.I., México, 2515, 2997, y Real Cédula, firmada por Antonio Porcel, Aranjuez, 22 de abril de 1804, A.G.N.M., Alcabalas, vol. 427, exp. 3, ff. 92-99; véase también Marrero, *Cuba,* 12, pp. 42-56; King, "Evolution", pp. 52-55; Villalobos R., *Comercio y contrabando,* pp. 66-67.

[70] Manning, "The Nootka Sound Controversy", *passim;* también Allen, "British Commercial Policy", pp. 186-187.

[71] Flores Guzmán, "Los balleneros anglo-estadunidenses", p. 61.

[72] Para el impacto de la revuelta de Haití, véase el documento traducido marcado "Jamaica. Montego Bay-Nov.re 18", adjunto de Del Campo a Floridablanca, Londres, 3 de febrero de 1792, A.H.N., Estado, 4252.

[73] Véase por ejemplo Josef Pablo Valiente a Diego de Gardoqui, La Habana, 10 de enero, 1794, A.G.I., Caracas, 59.

[74] Ezpeleta a Gardoqui, Santa Fe, 19 de julio de 1793, y Cédula, Aranjuez, 29 de enero de 1794, A.G.I., Santa Fe, 957.

[75] Kuethe, "Havana", pp. 28-29; véase también Marrero, *Cuba,* 10, pp. 26-27, 12, pp. 56-59; Nichols, "Trade Relations", pp. 292-293.

[76] Cita sin referencia en Knox, *A Historical Account of St.. Thomas,* pp. 99-104, véase también pp. 90-91.

[77] Véase por ejemplo Jones, "Historical Study", pp. 50-52; Graham, "The Origin of Free Ports", p. 27.

[78] Armytage, *The Free Port System,* pp. 63-64.

[79] Allen, "British Commercial Policy", p. 188.

[80] Depons, *Travels in South America,* 2, pp. 59-60.

[81] Testimonio de Alexander Henry, Finsbury Square, Londres, 21 de junio de 1805, N.A., B.T. 1/25, ff. 255-257; Henry se refiere aquí a su periodo de residencia en Jamaica entre 1785 y 1799.

[82] Arango y Parreño, *Obras,* 1, pp. 74-76.

[83] Fragmentos traducidos de la prensa de Londres, adjuntos de marqués Del Campo al marqués de Floridablanca, Londres, 13 de julio de 1787, 21 de agosto de 1787, ambos en A.H.N., Estado, 4255.

[84] Informes en N.A., C.O. 318 / I, ff. 129-130; véase también Allen, "British Commercial Policy", pp. 185-187.

[85] Evidencia de Joseph Marryat, Londres, 3 de junio de 1812, en *Parliamentary Papers,* pp. 668-683, véase p. 669.

[86] Guthrie y Ryburn a Charles Green, s.l., s.f., marcado "In Governor Green's of 27 April 1799", N.A., C.O. 101/36, sin foliación; véase también Young, *The West-India Connnon-Place Book,* pp. 187-188.

[87] Mathew al conde de Liverpool, s.l., s.f. (marcado "before 19 Feb. [1793]"), y adjunto 1, "Amount of European goods imported into St. George's", en B.L., Add. Mss. 38 228, ff. 325-328v, 329.

[88] Adjunto 2, "Abstract of exportations from St. Georges", B.L., Add. Mss. 38 228, f. 330. Desgraciadamente, a los artículos registrados en este fragmento no se les asignaron valores.

[89] Adjunto 4, dos abstractos de importaciones, B.L., Add. Mss. 38 228, ff. 332-333; véase también la nota introductoria a estos documentos, en la que se resumen las ideas de Hawkesbury acerca de ellos, s.l., s.f., *ibid.,* f. 324.

[90] Ryburn y Wilson a Maitland, St George's, Granada, 28 de abril de 1806, N.A., C.O. 101/43, ff. 92-93v.

[91] Guthrie y Ryburn a Green, St George's, Granada, 25 de febrero de 1799, N.A., C.O. 101/36, sin foliación.

[92] Philip Affleck a Philip Stephens, *Centurion*, en la costa de Kingston, 8 de septiembre de 1791, y John Lawford a Affleck, *Hound,* Port Royal, 30 de julio de 1791, ambos en N.A., A.D.M. 1/244, ff. 175-177, 191-193v.

[93] Véase por ejemplo Manning, *British Colonial Government,* p. 279; Allen, "British Commercial Policy", pp. 185-187; Jones, "Historical Study of Anglo-Spanish American Trade", p. 61.

[94] Reporte al Comité para el Comercio y las Plantaciones, adjunto de gobernador Orde al Comité, Govt. House, Dominica, 1 de septiembre de 1787, N.A., B.T. 6/41, ff. 212-216v.

[95] Atwood, *The History of Dominica,* pp, 276-281.

[96] Laurence, *Tobago in Wartime,* p. 162.

[97] Dauxion Lavaysse, *Voyuge aux Iles de Trinidad,* p. 324.

[98] *The West-India Common-Place Book,* pp. 7-8.

[99] Armytage, *The Free Port System,* pp. 66-67.

[100] Minutas del Consejo, 23 de marzo de 1800, N.A., C.O. 137/104, ff. 52-56.

[101] "Abstract of the number and value of slaves imported and exported", B.L., Add. Mss. 38 228, f. 331.

[102] "Account of the Number of Negro Slaves exported from this Port […] since the year 1788", St Georges, Granada, 1804, N.A., C.O. 101/42, f. 19v.

[103] Pearce, "British Trade with the Spanish Colonies", pp. 255-257.

[104] Ajequiezcane, "British Trade with the Spanish Colonies", p. 254.

[105] Marrero, *Cuba,* 9, pp. 20-22, 37.

[106] Sagra, *Historia,* p. 140; Marrero, *Cuba,* 12, p. 58.

[107] Francisco de Ysla, "Estado que manifiesta el número de barriles, y tercios de Harina, que han entrado en este Puerto desde 27 de Ag. de este ano", Habana, 4 de diciembre de 1793, A.G.l., Santo Domingo, 2190.

[108] Josef Rodríguez de Arias, "Extracto del diario que he formado en el reconocimiento de la Costa de esta Ysla", *Magdalena,* Puerto de Cuba, 8 de abril de 1792, A.H.N., Estado, 4252.

[109] Acerca de las acciones de Gil y Lemos véase Sánchez Pedrote, "Gil y Lemos", pp. 186-188, 194-196; McFarlane, *Colombia before Independence,* pp. 156-157.

[110] Para un análisis secundario de estos eventos, véase McFarlane, *Colombia before Independence,* pp. 157-159.

[111] José de Ezpeleta a Pedro López de Lerena, Santa Fe, 19 de diciembre de 1791, A.G.I., Santa Fe, 640; tres informes de Pedro Diago, fechados en Cartagena, 19 de noviembre de 1791, A.G.N.C., Archivo Anexo: Historia, vol. 4, ff. 156-158v; Ezpeleta y Galdeano, *Relación del gobierno,* pp. 237-240.

[112] Véase también Ezpeleta al Gobernador de Cartagena, Santa Fe, 19 de diciembre de 1791, y respuesta, A.G.N.C., Archivo Anexo: Historia, vol. 4, ff. 144, 154; Ezpeleta a Gardoqui, Santa Fe, 19 de septiembre de 1792, A.G.I., Santa Fe, 641.

[113] Ezpeleta a Gardoqui, Santa Fe, 19 de mayo de 1795, y 9 adjuntos, A.G.I., Santa Fe, 645.

[114] McFarlane, *Colombia before Independence,* pp. 159-161.

[115] En "Razón de los Derechos Reales y Municipales…" [1793], A.G.I., Caracas, 485; una afirmación similar en Juan Vicente de Arce a Miguel Cayetano Soler, Caracas, 24 de mayo de 1803, A.G.I., Caracas, 516.

[116] Para un caso específico, véase Guillelmi a López de Lerena, Caracas, 25 de octubre de 1790, A.G.I., Caracas, 115.

[117] Síndico General del Real Consulado al Intendente, expediente marcado núm. 3, Puerto Cabello, 19 de marzo de 1801, A.G.I., Caracas, 920.

[118] Estevan Fernández de León, "Resumen del Valor de los géneros y efectos introducidos por los Puertos del Distrito…", Caracas, 31 de octubre de 1795, A.G.I., Caracas, 919.

[119] Para un estudio amplio, véase Klooster, "Curação as a Transit Center".

[120] Fernández de León a Diego de Gardoqui, Caracas, 1 de noviembre de 1795, A.G.I., Caracas, 919.

[121] Juan Álvarez de Verina a Gardoqui, Caracas, 24 de agosto de 1794, A.G.I., Caracas, 59.

[122] Cédula impresa, San Lorenzo, 24 de noviembre de 1783, A.G.I., Caracas, 150; véase en particular Newson, *Aboriginal and Spanish Colonial Trinidad,* caps. 9-10; Sevilla Soler, *Inmigración y cambio socio-económico,* p. 183.

[123] Adjunto de teniente coronel Picton a lord Hobart, Trinidad, 22 de marzo de 1802, N.A, C.O. 296/1, ff. 64-73.

[124] Véase en particular Sevilla Soler, *Inmigración y cambio socio-económico,* pp. 183-189.

[125] Del Campo a Floridablanca, Londres, 6 de enero de 1791; Floridablanca a Campo de Alange, San Lorenzo, 14 de octubre de 1791; Campo de Alange a Floridablanca, San Lorenzo, 22 de octubre de 1791, todos en A.H.N., Estado, 4253.

[126] Torres Ramírez y Ortiz de la Tabla Ducasse (eds.), *Reglamento y aranceles reales para el Comercio libre;* Fisher, *Commercial Relations,* pp. 13-15.

[127] Fisher, *Commercial Relations,* pp. 45-49, 61-63, y 87-89. Para serias reservas acerca del análisis de Fisher, sin embargo, véase García-Baquero González, "Los resultados del Libre Comercio".

[128] Éstos están convenientemente resumidos en un informe del Consulado de México, fechado en la Ciudad de México, 23 de agosto de 1809, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 13-24v, véanse los párrafos 38-40.

[129] Francisco Pérez Muñoz al Consulado, Veracruz, 6 de febrero de 1804, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, ff. 37-44.

[130] José María Quirós, "Memoria de instituto", Veracruz, 11 de enero de 1808, A.G.I., México, 2997.

[131] Morales Padrón, "México y la Independencia de Hispanoamérica", p. 358.

[132] *Tableau de l'Espagne moderne,* 2, pp. 182-184. Las cifras que propone Bourgoing son de exportaciones totales de contrabando de 56 326 029 pesos en la década previa a 1778, y de 83 689 799 pesos en los seis años siguientes.

[133] Véase por ejemplo Bourgoing, *Tableau de l'Espagne moderne,* 2, pp. 177-182.

[134] Ajequiezcane, "British Trade with the Spanish Colonies", p. 249.

[135] Para una lúcida explicación acerca de los problemas inherentes al uso de estos registros, véase Clark, *Guide to English Commercial Statistics,* pp. 33-42, y la introducción de T.S. Ashton a Schumpeter, *English Overseas Trade Statistics,* pp. 1-9. Para conocer intentos de resolverlos, véase en particular Imlah, "Real Values in British Foreign Trade"; Davis, *Industrial Revolution;* Mitchell, *British Historical Statistics,* cap. 9.

[136] N.A., Customs 17/10.

[137] N.A., Customs 17 /10-17. Quisiera expresar mi gratitud al equipo de los Archivos Nacionales por permitirme ver los originales de estos registros, que por lo general sólo están accesibles en microfilm.

[138] Acerca de los informes de los Oficiales Navales como fuente histórica, véase Zahedieh, "The Merchants of Port Royal", pp. 576-578; Claypole y Buisseret, "Trade Patterns in Early English Jamaica", pp. 1-4.

[139] Thomas Irving a William Pitt, s.l., s.f. [1789], N.A., Customs 17/10, f. 74.

[140] Un análisis preliminar de esta serie se presentó en Pearce, "British Trade with the Spanish Colonies", el cual puede consultarse para una discusión más amplia acerca de sus orígenes y características.

[141] Edward Mathew al Conde de Liverpool, s.l., s.f. [principios de 1793], B.L, Add. Mss. 38 228, ff. 325-328v; G.R. Hutchinson a Thomas Walsh, Casa de la Adua-

na, Kingston, 14 de mayo de 1806, N.A., B.T. 1/ 29, ff. 145-v.

[142] El preámbulo de Irving al Estado de 1790 (N.A., Customs 17/12; abordado por Clark, *Guide to English Commercial Statistics,* p. 32) se considera un análisis significativo acerca de las deficiencias de las estadísticas oficiales; véase también Allen, "British Commercial Policy", p. 98.

[143] McCusker, "Colonial Civil Servant and Counter-Revolutionary", pp. 196-198 (sobre el trabajo de Irving en Norteamérica a fines de la década de 1760 y principios de la de 1770).

[144] Del preámbulo a los informes de 1792, Oficina del Inspector General, Londres, 17 de noviembre de 1793, N.A., Customs 17/14, f. 1.

[145] En los Estados de Navegación y Comercio los datos se presentan en tres secciones: Indias Occidentales, Norteamérica, y una tercera sección que cubre las Bahamas y Bermuda. Irving apuntó que "en un inicio estuve tentado a reunir el comercio de Bermuda con el de Norteamérica y el de las Bahamas con el de las Indias Occidentales pero [...] me di cuenta [...] que no podían adjuntarse correctamente a ninguna de las dos". Los motivos de Irving aquí no parecen convincentes, de modo que he seguido su intención original, al colocar los datos de Bahamas con los de las Indias Occidentales, y las estadísticas de Bermuda con las de las colonias norteamericanas.

[146] Apéndice estadístico, tabla A1.

[147] Declaración que acompaña "An Account of the Goods Wares & Merchandize Imported or Exported in Foreign Vessels...", abarca 1792, N.A., Customs 17/14, ff. 80v-81. Los comentarios de Irving se sustentan ampliamente con otros testimonios; véase John Dalling, "Tract on the Spanish Trade", s.l., s.f., N.A., C.O. 137/68, ff. 63-71; estado de llegadas de barcos de colonias extranjeras, primer cuarto de 1799, Bahamas, N.A., C.O. 23/38, f. 199; sir William Young al conde Bathurst, Trinidad, 28 de septiembre de 1822, N.A., Customs 34/828.

[148] Apéndice estadístico, tabla A2.

[149] Apéndice estadístico, tabla A3.

[150] Apéndice estadístico, tabla A4. Una parte del comercio de transporte desde las colonias españolas fue emprendida por los daneses, holandeses, y otros comerciantes extranjeros. Pero esto fue insignificante en términos del número de embarcaciones involucradas, y aún más en términos del valor de los artículos que se intercambiaron.

[151] Apéndice estadístico, tabla A5.

[152] Apéndice estadístico, tablas A6-9.

[153] Apéndice estadístico, tabla A6.

[154] Apéndice estadístico, tabla A7.

[155] Apéndice estadístico, tablas A8-9.

[156] Armytage, *The Free Port System,* p. 68.

[157] Pantaleão, *A Penetração comercial de lnglaterra,* pp. 194-200; Ramos, *El contrabando inglés,* cap. 7.

[158] Apéndice estadístico, tabla A10.

[159] "En el año de 1789, una octava parte del suministro total de algodón a Gran Bretaña fue, en primera instancia, traída por embarcaciones extranjeras a los puertos libres de Jamaica, Dominica y Granada"; Allen, "British Commercial Policy", pp. 134-135, 187-188; véase también Armytage, *The Free Port System,* pp. 73-79.

[160] El término "dólares", por supuesto, se refiere a pesos hispanoamericanos. Las importaciones registradas de dólares en los cuatro años para los que existen registros, para las cuales sólo el valor en libras esterlinas se muestra en la tabla A10, fueron: 1792, 312 mil; 1793, 546 200; 1794, 966 700 [*sic,* pero véase la nota al apéndice estadístico, tabla A7]; 1795, 1 423 800.

[161] Cabe anotar que las importaciones británicas de oro a gran escala de Hispanoamérica se fecharon desde inicios de la década de 1790, y que en los 15 años que corrieron hasta 1810, "la cantidad traída, principalmente a través de Jamaica, ha sido considerable, y puede calcularse razonablemente en una cantidad anual de 700 000 libras [*ca*. 3 108 000 pesos]"; Koster, *Short Statement of the Trade,* pp. 16-18.

[162] Este cálculo toma una cifra base de *ca.* 370 mil libras en 1792 (90% del estimado de Thomas Irving de las importaciones de 400 mil libras en moneda y lingotes de plata y oro: véase el quinto párrafo de esta sección) y la multiplica por 75%, 40.5%, y 85.5% en los años sucesivos, para dar un total de *ca*. 1 687 500 libras en 1795; la cifra total de 1 866 000 libras añade el valor registrado del resto de las importaciones (no de dinero) en 1795.

[163] Cuenca-Esteban, "British 'Ghost' Exports"; véase tabla V, p. 83, tabla VI, p. 86, y p. 88 para estas cifras.

[164] Apéndice estadístico, tabla A11.

[165] Entre las "otras maderas" importadas, las piezas de madera dura, las tablas de pino, la madera para cortar, para barcos, etcétera, es decir, la madera utilizada en la construcción local, predominaba entre las importaciones en embarcaciones británicas, mientras que la caoba, el ébano y el cedro, las maderas más valiosas con potencial de reexportación, dominaban las importaciones en embarcaciones españolas.

[166] Apéndice estadístico, tablas A12-13

[167] Apéndice estadístico, tabla A12.

[168] Posiblemente goma arábiga, o un derivado de la algarroba; agradezco a John Fisher por esta sugerencia.

[169] Apéndice estadístico, tabla A13.

[170] Apéndice estadístico, tabla A14.

[171] Así, para 1795 *todas* las importaciones registradas por valor en todos los puertos libres británicos en el Caribe venían de las colonias españolas.

[172] Apéndice estadístico, tablas A15-16.

[173] También se registraron esporádicamente mercancías misceláneas de valor insignificante; entre ellas café, pan y harina, azúcar morena, vino de Madeira, sal, y algunas exportaciones no especificadas.

[174] Apéndice estadístico, tabla A17.

[175] Estado que acompaña "An Account of the Goods Wares & Merchandize Imported or Exported in Foreign Vessels…", abarca 1792, N.A., Customs 17/14, ff 80v-81.

[176] Armytage, *The Free Port System,* p. 92.

[177] Pearce, "British Trade with the Spanish Colonies", pp. 255-257; véase apéndice estadístico, tabla A18.

[178] Apéndice estadístico, tabla A19.

[179] Apéndice estadístico, tablas A20-21.

[180] Allen, "British Commercial Policy", pp. 183-184.

[181] Christelow, "Great Britain and the Trades". Para una discusión reciente acerca de la "Economía paralela de Cádiz", véase Stein y Stein, *Apogee of Empire,* pp. 196ff.

[182] Christelow, "Great Britain and the Trades", pp. 16-17.

[183] García Fernández, "Negociando con el enemigo", pp. 816-818; Lario de Oñate, *La colonia mercantil británica,* pp. 105-108, 114-117.

[184] Christelow, "Great Britain and the Trades", p. 18 (el documento se cita con la fecha errónea de 1763).

[185] Christelow, "Great Britain and the Trades", pp. 7, 26-27; Brown, "Anglo-Spanish Relations", pp. 449-451.

[186] Marqués Del Campo a Floridablanca, Londres, 28 de febrero de 1790, A.H.N., Estado, 4243.

[187] Gómez Gómez, "Nota sobre el contrabando gaditano", analiza los documentos clave.

[188] Eden a Leeds [¿?], Madrid, 30 de abril de 1789, N.A., F.O. 185/5, núm. 46.

[189] H. Katencamp a Carmarthen [¿?], La Coruña, 27 de junio de 1785, N.A., F.O. 72/6.

[190] Lethbridge al Duque de Alcudia, Londres, 3 de julio de 1792, adjunto de Del Campo al Conde de Aranda, Londres, 8 de octubre de 1792, A.H.N., Estado, 4252.

[191] "B: French trans., British Minister to Spanish Secretary", Madrid, 18 de febrero de 1792, N.A., F.O. 185/10.

[192] William Eden al Duque de Leeds, Madrid, 30 de abril de 1789, y adjunto, N.A., F.O. 185/5, núm. 40.

[193] Fisher, *Commercial Relations,* p. 46.

[194] Depons, *Travels in South America,* 2, p. 70; Walker, *Colombia,* I, pp. 141-142, se deriva de Depons; y Bourgoing, *Tableau de l'Espagne Moderne,* 2, pp. 128-130.

[195] James Duff a Carmarthen, Cádiz, 15 de marzo de 1785, N.A., F.O. 72/5.

[196] Fragmento traducido de la prensa de Londres, adjunto de Del Campo a Floridablanca, Londres, 3 de noviembre de 1786, A.H.N., Estado, 4250.

[197] Liston a Floridablanca, 21 de diciembre de 1786, una de una serie de cartas (en francés) marcadas "1786", en N.A., F.O. 185/ 2.

[198] Eden a Carmarthen, San lldefonso, 16 de septiembre de 1788, N.A., F.O. 185/4.

[199] Fragmento traducido de la prensa de Londres, adjunto de Del Campo a Floridablanca, Londres, 13 de septiembre de 1791, A.H.N., Estado, 4253.

[200] Prados de la Escosura, "El comercio hispano-británico", esp. pp. 123-127 y los cuadros A-2 y A-3, pp. 148-149. Los valores promedio para subperiodos que se presentan en este párrafo se han calculado con base en las cifras anuales que se indican en estos cuadros.

[201] Prados de la Escosura, "El comercio hispano-británico", pp. 123-125.

[202] Los valores anuales promedio para las reexportaciones hispanoamericanas a Gran Bretaña a través de España, calculados de las cifras anuales que se presentan en los cuadros de Prados, son como sigue: subperiodo 1714-1739, 95 500 libras (*ca*. 424 mil pesos); para 1749-1761, 142 mil libras (*ca*. 630 mil pesos); para 1763-1779, 235 900 libras (*ca*. 1 047 000 pesos), y para 1783-1796, 350 100 libras (*ca*.1 554 000 pesos). En la serie de Prados, el año pico para las reexportaciones coloniales hacia Gran Bretaña a través de España fue 1795, cuando tuvieron un valor de 507 mil libras (*ca*. 2 251 000 pesos); Prados de la Escosura, "El comercio hispano-británico", cuadro A-1, pp. 141-145.

[203] Cuenca-Esteban, "British 'Ghost' Exports", tabla V, p. 83, y tabla VI, p. 86.

4. EL COMERCIO EN TIEMPOS DE GUERRA (1796-1808): EL COMERCIO ESPAÑOL BAJO LICENCIA EN LAS INDIAS OCCIDENTALES BRITÁNICAS

La guerra que libró España en contra de la Francia revolucionaria se fue extinguiendo a mediados de 1795, y las dos naciones firmaron un tratado de paz en agosto del año siguiente. Ya desde este último periodo había signos de la reorientación radical que tendría lugar en la política exterior española y de un nuevo rompimiento con su aliado reciente, Gran Bretaña. En junio de 1796 el embajador español en Londres informó sobre la ocupación británica de Demerara y Esequibo (en la actual Guyana) en términos casi histéricos, como una operación más "dirigida contra España que contra Holanda" y equivalente "a una declaración de guerra".[1] En octubre los británicos confiscaron embarcaciones españolas que navegaban con cargamentos franceses entre Cádiz y Veracruz, un "golpe preventivo" comparable con la más conocida confiscación de barcos españoles que llevaban plata de Montevideo a fines de 1804. La guerra llegó finalmente con una declaración española fechada el 7 de octubre de 1796 y una declaración británica paralela emitida a mediados de noviembre. Así comenzó un periodo de conflicto entre las dos naciones que duró —salvo la interrupción relativamente breve de la Paz de Amiens, de 1802 a 1804 — hasta julio de 1808. Las razones reales de este conflicto se relacionaban tanto con la amenaza que se avecinaba de la Francia napoleónica como con la inherente hostilidad española contra los británicos, aunque de manera pública se hablaba de las preparaciones militares británicas en las Indias Occidentales, incluidas aquellas designadas para evitar la transferencia del Santo Domingo español a los franceses bajo los términos

del Tratado de Basilea. Llama la atención que se hiciera considerable hincapié también en los factores comerciales: en el contrabando británico a lo largo de las costas del Pacífico sudamericano en violación a la Convención de Nutka, o el establecimiento de compañías comerciales británicas a orillas del Missouri.[2] Así, a finales de 1796, ostensiblemente en parte para defender su monopolio comercial americano, España se embarcó en una guerra que destruiría para siempre su hegemonía comercial en América.

La guerra tuvo profundas consecuencias para las relaciones de España con sus colonias americanas. En el transcurso de un año los británicos habían tomado la isla de Trinidad y destruido la flota española en la batalla del cabo San Vicente, estableciendo así el sello del dominio británico de los mares.[3] En abril de 1797 se impuso un bloqueo naval a Cádiz como el golpe maestro de un embargo general británico sobre el comercio español en el Atlántico. Cádiz era vital, ya que a pesar de las reformas de Comercio libre que habían abolido su monopolio formal en América, en vísperas de la guerra el puerto seguía abarcando unas cuatro quintas partes de todo el comercio colonial. El bloqueo británico tuvo un efecto dramático e inmediato: en 1796 105 barcos partieron de Cádiz hacia América, pero en 1797 la cifra correspondiente se desplomó a sólo 12 embarcaciones. El valor de las exportaciones registradas a América de todos los puertos españoles fue superior a los 250 millones de reales en 1796, pero se colapsó a sólo 11 millones de reales el siguiente año.[4] El comercio español con las colonias se mantuvo a niveles muy bajos durante todo el periodo de las guerras: así, durante la primera guerra (de 1796 a 1801) el valor anual promedio del comercio fue inferior a 14% de lo que había sido entre 1782 y 1796.[5] Una consecuencia que se apuntará breve-

mente aquí fue que desde estas fechas el comercio británico con Hispanoamérica a través de la Península prácticamente cesó. Hemos visto que hasta principios de la década de 1790 este comercio aún podía alcanzar un valor de hasta un millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) al año. Pero con el estallido de la guerra y la imposición del bloqueo marítimo, los comerciantes extranjeros de todas las naciones desviaron sus actividades lejos de los puertos españoles. El derecho de comerciar en embarcaciones neutrales desde puertos neutrales en Europa y los Estados Unidos, otorgado desde finales de 1797, ofrecía una alternativa y un vehículo más atractivo para el comercio. Por esta razón, entre 1797 y 1801 y de nuevo entre 1804 y 1807 artículos de manufactura española dominaron las exportaciones de Cádiz, dando la ilusión de un renacimiento comercial español en el contexto de un comercio en realidad enormemente empobrecido.[6] Si bien estamos poco mejor informados sobre el comercio de reexportación durante estos años que sobre la época anterior a la guerra, baste señalar que todas las exportaciones británicas a España "se volvieron insignificantes en 1797, y en los siguientes dos años, cesaron del todo".[7] Javier Cuenca-Esteban calcula el valor del comercio en tan sólo seis mil libras esterlinas (*ca*. 26 600 pesos) en 1800.[8] Así, se propinó un golpe mortal a la antigua ruta comercial que enlazaba a los proveedores británicos con los mercados hispanoamericanos a través de los puertos peninsulares. Esta ruta experimentó cierta recuperación durante la paz de 1802 a 1804: Cuenca-Esteban indica un comercio por valor de un promedio de 132 mil libras (*ca*. 586 mil pesos) en 1802-1804, mientras que Prados de la Escosura ofrece cifras mucho más altas, de reexportaciones británicas a través de Cádiz por valor de más de 1 750 000 libras (*ca*. 7 770 000 pesos) en los mismos tres años, con reexportaciones coloniales a Gran Bretaña por un valor de 818 mil li-

bras (*ca*. 3 632 000 pesos).[9] La ruta se utilizó hasta cierto punto bajo el esquema del "comercio secreto" después de 1805,[10] y se recuperó de nuevo brevemente después de la paz definitiva en 1808. Pero el comienzo de las guerras de independencia hispanoamericanas en 1810 y del comercio directo británico con las repúblicas nacientes aseguraron que nunca recobrara más que una fracción de su antigua importancia.

El bloqueo británico de la Península se replicó en las Indias Occidentales mediante piquetes intermitentes de los puertos principales (La Habana, Veracruz, Cartagena, La Guaira) y de patrullajes rapaces por parte de escuadrones de la Marina Real británica a lo largo de las rutas comerciales favorecidas por los comerciantes españoles. Florecieron los corsarios, en especial en las Islas Vírgenes y Bahamas, donde muchos de ellos habían sido contrabandistas en tiempos de paz.[11] Reportes navales para el periodo de mediados de 1799 a febrero de 1800, durante el cual relativamente pocos barcos españoles se atrevían a aventurarse fuera de puerto, sugieren que las confiscaciones de barcos españoles aún totalizaron unas 93 embarcaciones tan sólo para el escuadrón de Jamaica.[12] El resultado de tales apresamientos fue que el comercio marítimo de la mayoría de las colonias españolas prácticamente se colapsó en 1797. Ya para julio de este último año en Nueva España, la más rica de las colonias, el virrey Branciforte se lamentaba de los efectos de la acción naval de los británicos en el colapso del comercio del virreinato, y de la escasez y los altos precios de los artículos aún disponibles.[13] Las importaciones desde la metrópolis a Veracruz, el principal puerto novohispano, habían tenido un valor de unos 6 500 000 pesos en 1796, pero cayeron 92%, a sólo 520 mil pesos en 1797. Las exportaciones novohispanas a España habían tenido un valor de unos 7 300 000 pesos en 1796, pero

cayeron 97%, a sólo 240 mil pesos, en 1797.[14] El caso novohispano fue bastante representativo de lo que ocurrió en otras regiones: un informe sugirió que para agosto de 1799 las importaciones a la provincia de Caracas habían caído a una cincuenteava parte de su nivel anterior, mientras que las exportaciones representaban sólo una décima parte de la producción.[15] El comercio con Nueva Granada cayó a "su punto más bajo desde la anterior guerra anglo-española" de 1779 a 1783, y "se redujo a una fracción de su tamaño anterior".[16] En todo el imperio la actividad comercial en los puertos prácticamente se detuvo, y sobrevino la amenaza de una crisis económica de extrema gravedad. La única excepción importante en este panorama sombrío era Cuba: mediante el comercio con los neutrales y el amplio comercio de contrabando con los británicos los cubanos pudieron prevenir el desastre económico. Después de 1796 las exportaciones de azúcar cubano mantuvieron su rumbo en ascenso, mientras que el ingreso de barcos a La Habana de hecho creció fuertemente y mostró un crecimiento aún más impresionante en los años sucesivos (tabla 6.1).

A partir de finales de 1797 se otorgó protección al comercio español contra la confiscación en los puertos libres gracias a un sistema de licencias emitidas por los gobernadores de las islas. El contrabando directo por parte de los comerciantes británicos parece haber experimentado una caída general durante las guerras, pero mantuvo cierta importancia en algunas colonias de la región. A estas viejas formas establecidas del comercio angloespañol se sumó un importante vehículo nuevo, el del comercio de manufacturas británicas por parte de los comerciantes de las potencias neutrales. Este mismo comercio experimentó cambios significativos después de 1804 como resultado de unas operaciones complejas para la transferencia de plata

hispanoamericana a Europa, mientras que 1805 marcó el principio del comercio directo de Gran Bretaña con Hispanoamérica al amparo de permisos españoles para el comercio neutral (el llamado "comercio secreto"). Estas diferentes modalidades de comercio se combinaron en los años posteriores a 1796 para sostener la totalidad del comercio británico con las colonias españolas en el Caribe. Cabe anotar que separar cada una de ellas para tratarla por separado es en gran medida engañoso, ya que las diferentes ramas se traslapaban considerablemente entre sí. En recurrentes puntos cronológicos o geográficos éstas funcionaban como un todo homogéneo: así, los comerciantes españoles que trataban con las islas británicas eran ciertamente también los más estrechamente ligados al comercio de contrabando británico. Los comerciantes de las potencias neutrales sostuvieron relaciones comerciales con el mismo grupo relativamente pequeño de comerciantes españoles y británicos, mientras que mucho del contrabando británico como tal se realizó al amparo de banderas neutrales. Es importante tener en mente esta unicidad esencial de un complejo sistema comercial durante los siguientes capítulos; sin embargo, la separación esquemática se justifica, por un lado, como herramienta descriptiva, y, por otro, debido a las características radicalmente diferentes de las distintas ramas. Con este fin, el presente capítulo se enfoca en el comercio realizado por mercaderes y embarcaciones españoles en los puertos libres de las islas británicas. El que sigue examina las actividades de los contrabandistas británicos de las mismas islas en las costas hispanoamericanas. Finalmente, el capítulo 6 analiza el comercio de manufacturas británicas que llevaron a cabo los comerciantes de las potencias neutrales, o los británicos que comerciaban al amparo del permiso neutral, hasta la paz angloespañola de 1808.

EL COMERCIO ESPAÑOL BAJO LICENCIA DE LAS INDIAS OCCIDENTALES BRITÁNICAS: ORÍGENES Y OPERACIÓN

> Consideramos conveniente que se otorgue permiso a las embarcaciones pertenecientes a los súbditos de su Majestad Católica [...] para comerciar entre los puertos libres establecidos en la isla de Jamaica y las colonias españolas en América.
>
> "Instrucciones", St. James's, 20 de noviembre de 1797, N.A., C.O. 137/98, ff. 377-379

La manera en la cual se había desarrollado el comercio angloespañol en el Caribe en las décadas previas a 1796 originó que las colonias españolas no fuesen las únicas que sufrieran por el estallido de la guerra al final de ese año y por la consecuente crisis en el comercio marítimo. El comercio en los puertos libres de las colonias británicas se vio perturbado de inmediato, cuando las embarcaciones españolas sorprendidas en el puerto en diciembre de 1796 fueron confiscadas por la Aduana.[17] En los meses siguientes, las colonias británicas sintieron el duro impacto de la persecución de la que las embarcaciones mercantes españolas fueron objeto, en especial Jamaica, que (como ya vimos) dominaba el comercio con las colonias españolas en general, y el comercio de plata española específicamente. Si bien el comercio con Jamaica nunca cesó del todo, para mediados de 1797 la isla experimentaba "una escasez poco común de moneda", atribuida principalmente a la interrupción del comercio con las colonias españolas.[18] El gobernador, conde de Balcarres, describió esta escasez como "resentida con severidad", y expresó preocupación ante la posibilidad de "alguna convulsión en consecuencia".[19] Para contrarrestar esta crisis los jamaiquinos primero propusieron un comercio indirecto con las colonias españolas, a realizarse por españoles y portugueses renegados en barcos británicos que portasen documen-

tación británica.[20] Pero la solución adoptada finalmente fue de mucho mayor alcance, y afectó a todas las principales colonias británicas y no sólo a Jamaica; consistió en otorgar licencias para el comercio entre los súbditos británicos y españoles en el Caribe, a pesar de la guerra.

El comercio bajo licencia entre beligerantes tenía amplios precedentes, y el apoyo para recurrir a tal mecanismo había estado aumentando desde el comienzo de las guerras francesas. El sistema comenzó a implantarse en el Caribe desde junio de 1797, cuando a pocos meses de su captura por parte de los británicos, el comercio directo fue autorizado entre la isla de Trinidad y las colonias españolas al amparo de licencias especiales otorgadas por el gobernador.[21] Con dicho ejemplo tan a la mano, los representantes de Jamaica también hicieron una petición a los Lores del Comercio para que se estableciera un sistema similar en esa isla y también en las Bahamas "con el fin de remediar la actual deficiencia de moneda".[22] Por instrucciones fechadas el 20 de noviembre de 1797, se accedió a esta petición, y se estableció un comercio bajo licencias entre Jamaica y las Bahamas y las colonias españolas. El sistema de licencias de hecho abarcó tanto embarcaciones británicas como españolas, a las cuales también autorizó a comerciar con las colonias del enemigo en tiempos de guerra, si bien caben pocas dudas de que los españoles fueran los principales beneficiarios.[23] Los decretos relevantes se recibieron en Jamaica y Bahamas a finales de febrero y principios de marzo de 1798 respectivamente, y se implantaron de inmediato. Como resultado, el comercio de los españoles en los puertos libres, interrumpido en diciembre de 1796, se reanudó poco más de un año más tarde, y se mantendría bajo licencia durante el resto de las guerras. La renovación del comercio en los puertos libres se recibió con entusias-

mo en las islas británicas, donde los funcionarios y los comerciantes se pusieron optimistas en cuanto a sus prospectos. Ya para principios de marzo de 1798, una carta de Jamaica sugería que se habían realizado algunos embarques a La Habana y Veracruz, con ventas de productos textiles y esclavos por un valor superior a los 500 mil dólares en sólo unos cuantos meses.[24] Desde Nassau se informó que las importaciones de Gran Bretaña para el mercado español desde el estallido de la guerra llegaban a 100 mil libras (*ca*. 444 mil pesos), y que se habían emitido nuevos pedidos por un valor de otras 200 mil libras.[25] Ambos informes, por supuesto, subrayan el hecho de que la interrupción del comercio español a raíz del estallido de la guerra nunca fue sino parcial.

Tanto las regulaciones que permitían el comercio con los españoles como el propio sistema de puertos libres experimentaron una mayor evolución durante los siguientes meses y años. En marzo de 1798 se suplantaron las Instrucciones de noviembre de 1797 por un nuevo decreto, uno de cuyas cláusulas, en deferencia al creciente movimiento británico en contra de la esclavitud, prohibía las exportaciones de esclavos de los puertos libres.[26] Otro cambio de cierta importancia se realizó en 1798, cuando el comercio entre los puertos libres y otras islas británicas se legalizó por primera vez.[27] Este permiso expandió mucho los prospectos del comercio entre las islas, si bien su impacto se experimentó principalmente en las colonias comerciales menos importantes de las Antillas Menores. A medida que probaba su eficacia, el sistema de licencias se amplió a otras colonias británicas, hasta que Granada, Tobago, y Tórtola, y también Saint Thomas y Curazao (en posesión de Gran Bretaña entre 1800 y 1802 y de nuevo a partir de 1807), también disfrutaron del derecho a comerciar con las colonias españolas en

tiempos de guerra. Es cierto que el comercio en los puertos libres británicos no sobrevivió sin alteraciones al amparo de las licencias; como se verá, los ataques por parte de la Marina británica a embarcaciones españolas con licencia continuó siendo un problema persistente, el cual amenazó la prosperidad del comercio por intervalos a lo largo de la siguiente década. El comercio de esclavos africanos, que había florecido tan vigorosamente desde 1789, disminuyó con rapidez, ya que a los negreros británicos se les negó el acceso a los puertos españoles, y las autoridades españolas revocaron también a los españoles el permiso de procurarse esclavos en las islas británicas. Al parecer, el comercio de contrabando por parte de comerciantes británicos siguió disminuyendo durante la guerra, pero el comercio por parte de las potencias neutrales en los puertos hispanoamericanos ya empezó a representar otra competencia seria para los británicos en toda la región. Con todo, el comercio por parte de los españoles en los puertos libres continuó siendo probablemente el conducto más importante para el comercio angloespañol a lo largo del periodo de las guerras.

Los hispanoamericanos fueron informados rápidamente del nuevo sistema de comercio bajo licencia decretado a finales de 1797 e implantado a principios del siguiente año. El presidente Robert Hunt de las Bahamas publicó las Instrucciones del 20 de noviembre de 1797 en la gaceta de las islas, y dio "todos los pasos en mi poder para hacerles publicidad en las colonias españolas". De hecho, al parecer Hunt envió una copia de las Instrucciones al gobernador de Cuba con una solicitud de que las embarcaciones británicas que comerciaban bajo las nuevas regulaciones fuesen admitidas en La Habana.[28] La prueba de que el comercio era ampliamente conocido en las colonias españolas se encuentra en las descripciones precisas de su operación

escritas y ocasionalmente publicadas allí.[29] Alexander von Humboldt describió las operaciones comerciales de Veracruz y Campeche, "de donde salen barcos pequeños para ir a buscar géneros a la Jamaica". Humboldt también registró el curioso término local para el comercio de "sendas telegráficas".[30] Se sabía que se alentaba el contrabando de los criollos de Venezuela "por los mismos Yngleses que en virtud de facultades, e Ynstrucciones del Gavinete de San James admiten libremente nuestros Buques en sus Puertos, y les comvidan, y excitan con fervor a que los frecuenten". La Real Audiencia en la misma colonia notó "la singular medida que ha tomado el Ministerio Ynglés de ordenar a sus Governadores que dén pasaportes a todos los Capitanes de Barcos Españoles que quieran ir a sus posesiones, con lo qual han logrado atraher a muchos".[31] José Ignacio de Pombo, un prominente comerciante y escritor inusualmente agudo en cuestiones comerciales, escribió desde Nueva Granada que en el contexto de la crisis comercial general provocada por la guerra, el sistema de licencias atrajo "desde luego gran número de pequeñas embarcaciones españolas a sus puertos, que llevándoles algunos de nuestros frutos, y una inmensa cantidad de numerario, han surtido abundantemente todo el Reyno".[32] Llama la atención que las propuestas anticontrabando esbozadas por Pombo se relacionan casi por entero con el control del comercio por parte de los españoles —mientras que el contrabando por los británicos u otros extranjeros apenas recibe mención alguna.[33]

El sistema de licencias hizo del comercio por parte de los españoles en los puertos libres algo perfectamente legal a ojos de los británicos, a pesar de las hostilidades que prevalecían entre las dos naciones. Dicho comercio, sin embargo, continuaba siendo absolutamente ilícito para las autoridades españolas de-

bido tanto a la guerra como (en un nivel más profundo) en función de las prohibiciones mercantilistas tradicionales del comercio con naciones rivales. Como resultado, las embarcaciones españolas se vieron obligadas a recurrir a diferentes estrategias y pretextos para justificar sus viajes a las islas británicas. Uno de estos pretextos derivó del hecho de que si bien el comercio legal limitado con los británicos establecido localmente en años recientes (el "comercio de colonias") se suspendió naturalmente con el estallido de la guerra, el comercio con territorios neutrales o amistosos persistía e incluso aumentó en algunos casos de frente a la crisis que afectaba a diferentes regiones hispanoamericanas. Por citar un ejemplo, el comercio con los neutrales permitido por las autoridades en Venezuela en mayo de 1801 autorizaba no sólo la entrada a puerto de embarcaciones neutrales, sino también viajes a territorios neutrales en embarcaciones españolas y al amparo de la bandera española.[34] Cualquier transacción comercial legal de este tipo podía encubrir fácilmente el contrabando con las colonias británicas, como bien lo entendía el cónsul español en Filadelfia: "Tal vez convendría que los Señores Gobernadores e Intendentes no usasen en sus Pasaportes la expresión vaga de, pasen a las Colonias amigas, con cuia frase se van los Capitanes adonde más les acomoda y cubren mexor sus Contrabandos".[35] El escritor británico William Walton sugirió que los principales destinos nominales usados para encubrir tales viajes eran Guadalupe, Martinica y St. Domingue, todos ellos colonias francesas entonces aliadas con España; "así, casi todos los permisos de salida en las aduanas españolas se hacen para islas con las cuales nunca existió ni el más mínimo comercio".[36] En Nueva Granada el virrey Pedro de Mendinueta rechazó repetidas peticiones de un mayor comercio con las colonias extranjeras entre 1797 y 1799, aduciendo explícitamente el riesgo de contrabando. También se

negó a permitir que el comercio con los neutrales, decretado desde noviembre de 1797, se tomara como pretexto para aumentar el comercio en las embarcaciones españolas.[37]

Un medio alternativo de los comerciantes españoles para viajar a las colonias británicas fue al amparo del comercio perfectamente legal entre los puertos coloniales españoles de la región. José de Pombo apuntó acerca de este método que al principio los comerciantes españoles actuaron con cierta prudencia, partiendo en lastre para otro puerto colonial español, navegando clandestinamente a las islas británicas, y luego desembarcando sus cargas de vuelta en tramos desiertos de la costa. Sin embargo, pronto tomaron confianza, y al poco tiempo comerciaban descaradamente bajo falsos registros, ya fuese de otras colonias españolas, o bien de otros puertos en Nueva Granada.[38] Un último pretexto importante para el comercio bajo licencia, en particular en el Caribe occidental durante la guerra de 1796-1802, fue el de los permisos para la recompra en las colonias británicas de artículos provenientes de presas de guerra; estos permisos representaron en cierta medida un caso especial, y se tratan con detalle por separado más adelante. Además de estos diferentes pretextos, prácticamente no cabe duda de que los españoles realizaban muchos viajes (muy posiblemente la mayoría) simplemente saliendo con sigilo de sus propias costas y navegando a Jamaica u otra colonia británica sin amparo legal alguno: un genuino comercio español de contrabando. Así pues, el resto de este capítulo está dedicado a las actividades de estos comerciantes españoles que negociaban bajo licencia en las colonias británicas —primero en el Caribe occidental y en el Golfo de México, y luego en el Caribe oriental y las Antillas Menores.

EL COMERCIO BAJO LICENCIA EN EL CARIBE OCCIDENTAL Y EL GOLFO DE MÉXICO

A poco tiempo ¡cosa escandalosa! Nuestro pabellón ondeaba en medio de los enemigos en todos los Puertos de sus Islas.

Pedro Ajequiezcane, "British Trade with the Spanish Colonies", p. 251

El comercio español bajo licencia se centró principalmente en el Caribe occidental, y abarcaba en particular Jamaica y Bahamas del lado británico, y Nueva España, Cuba, Nueva Granada y Venezuela del español. Algunas de las mejores evidencias acerca del comercio en esta región derivan de las interrupciones ocasionadas por la marina británica y de las subsecuentes disputas con los funcionarios y comerciantes relacionados con el comercio colonial. El mando naval británico estaba preocupado por las implicaciones militares que podía traer consigo la admisión de un gran número de españoles en los puertos libres, y había lamentado ampliamente la pérdida de la experiencia británica en las costas hispanoamericanas que trajo consigo el viraje hacia las embarcaciones españolas. Los capitanes navales, por su parte, resintieron amargamente un comercio que los privaba del gran número de presas que habrían esperado apropiarse en las aguas del Caribe. En dos cartas para el Almirantazgo a finales de 1799, el almirante sir Hyde Parker, comandante de la estación de Jamaica, criticó severamente la manera en que se administraba el comercio bajo licencia en Jamaica y Nassau. Sus acusaciones principales se referían a "la manera tan laxa con la que los gobernadores de esta isla y de [Nueva] Providencia emiten las licencias para el comercio español". Parker declaró que "las licencias con frecuencia se otorgan con la firma del gobernador o el secretario, pero sin indicar el nombre de la embarcación, el capitán, o el viaje en cuestión".

Tales licencias se compraban por 25 dólares en Nassau, pero se revendían de manera ilícita en La Habana y otros puertos españoles, donde alcanzaban hasta 200 dólares por ejemplar. Se otorgaban licencias por periodos considerados excesivos, o incluso sin duración específica, lo cual fomentaba un mayor abuso.[39] Las principales consecuencias fueron que los españoles manipularan la protección ofrecida por las licencias para mantener el comercio entre sus propios puertos, o incluso para embarcar grandes fondos reales o privados de Veracruz a La Habana. Estas acusaciones provocaron una agria disputa entre Parker y los dos gobernadores relacionados, en particular con Balcarres en Jamaica. Los términos de la disputa degeneraron rápidamente, y para 1800 los dos hombres ya no se dirigían la palabra.[40]

Parker no logró sostener sus acusaciones particulares contra Balcarres; sin embargo, reunió suficiente evidencia acerca de la habilidad con la cual los españoles manipulaban el sistema de licencias en su favor. El gobernador Dowdeswell en Nassau admitió que licencias en blanco firmadas por él se revendían en La Habana, si bien arguyó que dicho sistema era necesario, "ya que los barcos españoles no pueden entrar en los puertos británicos, sin obtener antes licencias para ese fin".[41] Una vez adquiridas, las licencias podían transferirse de una embarcación española a otra, lo cual "no era del todo la idea", según el capitán Loring del *Carnatic*.[42] A veces se cambiaba el nombre de los barcos para utilizar una licencia otorgada a una embarcación diferente. En otros casos las licencias podían comprarse en Kingston o en Nassau a nombre de un barco o de un capitán puramente ficticios, como una empresa especulativa; más tarde se encontraba a un comprador, y entonces el comprador y su barco adoptaban los nombres en la licencia para poder utilizar-

la. Los problemas ocasionados por los excesivos periodos otorgados para completar los viajes se ilustran con la captura en septiembre de 1799 de una goleta española que portaba una licencia otorgada por Dowdeswell en diciembre anterior, al amparo de la cual el capitán español había estado "comerciando alrededor de todo el Golfo de México".[43] Al mismo barco se le acusó de haber llevado dos veces envíos entre Nueva Orleans y La Habana al amparo de viajes bajo licencia a Nueva Providencia. Otros testimonios apoyaron la acusación de Parker acerca de que las embarcaciones españolas que portaban licencias británicas comerciaban entre los puertos de las costas españolas proporcionando alivio económico y burlándose del bloqueo británico.[44]

Las confiscaciones navales de embarcaciones enemigas alcanzaron niveles muy altos durante este periodo; Balcarres declaró en mayo de 1800 que no menos de 1 300 presas habían sido condenadas tan sólo en los tribunales de Jamaica durante un corto periodo.[45] Éstas eran principalmente embarcaciones francesas y barcos españoles tomados mientras navegaban sin pases. Sin embargo, desde principios de 1799 los cruceros británicos comenzaron a mostrar una actitud cada vez más bélica hacia el propio comercio bajo licencia y los abusos que se le atribuían. Como resultado, un número importante de barcos españoles comenzó a ser detenido pese a portar licencias de gobernadores británicos. Dichos barcos bien podían portar licencias consideradas como falsas, o pases que mostraban signos de manipulación ilícita; licencias llenadas en La Habana a partir de formularios en blanco procurados en ese puerto, o podían mostrar otro comportamiento considerado de alguna manera sospechoso.[46] El número total de dichas confiscaciones aún se desconoce, pero queda claro que en algunos interva-

los éstas fueron bastante frecuentes. Y, por otra parte, la preocupación por la manipulación española del sistema de licencias no era sólo asunto de los capitanes navales en el Caribe. Las acusaciones del almirante Parker orillaron al duque de Portland a emitir nuevas instrucciones a Balcarres y Dowdeswell en enero de 1800, con el fin de imponer una forma más estricta en el otorgamiento de licencias para el comercio. En adelante, las licencias tendrían que llevar el nombre del titular, el nombre y una descripción de la embarcación correspondiente y el puerto español con el que comerciaba, y debían limitarse a un solo viaje, a realizarse dentro de un periodo especificado.[47] A la luz de lo que sigue a continuación, es importante hacer hincapié en que las preocupaciones en torno a algunos aspectos del comercio también se extendían a las propias colonias británicas, y se centraban principalmente en la cuestión de la expansión de movimientos subversivos en la región, en particular el de los revolucionarios negros en Haití. Se consideraba que los agentes eran propensos a introducirse en los territorios británicos, ya que "personas de cualquier descripción y país, obtienen ingreso por medio del comercio español bajo licencia". Balcarres determinó decomisar barcos que comerciaran de Cuba o Tierra Firme con pasajeros no autorizados, y declaró también que haría "otras regulaciones en torno a ese comercio".[48]

A pesar de estas preocupaciones, los círculos mercantiles y oficiales en las colonias británicas reaccionaron con indignación ante la interferencia naval con el comercio bajo licencias. Los mercaderes y comerciantes de Nassau formularon una primera protesta en junio de 1799, enumerando confiscaciones recientes (entre ellas la del *Concepción* comentada a continuación) y argumentando que las acciones de la Marina colocaban en grave riesgo al nuevo comercio.[49] La protesta de los co-

mercantes logró que se enviaran órdenes del Almirantazgo a los escuadrones de la Marina en el Caribe para evitar que obstaculizaran el comercio, órdenes que a su vez originaron las cartas de Parker sobre los abusos españoles más tarde en el mismo año. En noviembre de 1799 el agente de Bahamas en Londres insistió en que debido a la interferencia naval "los mercaderes implicados en el comercio habían experimentado grandes interrupciones".[50] En 1800 la Asamblea de Jamaica sugirió que el comercio español había decaído mucho últimamente, debido en parte a las confiscaciones por parte de los barcos de guerra británicos, "cuya práctica ha sido con demasiada frecuencia detener y decomisar las embarcaciones empleadas en realizarlo, bajo pretextos nimios".[51] En noviembre del siguiente año se declaró que el comercio hacia Bahamas estaba "más bien paralizado", una situación que se atribuyó en parte a las capturas de embarcaciones españolas por parte de corsarios. Esta nueva representación tocaba un punto reiterado por otros de su misma clase sobre el hecho de que las confiscaciones navales británicas tenían un efecto disuasivo en el comercio, ya que asustaban a los españoles; se dijo que las confiscaciones "disminuían mucho la confianza que los comerciantes españoles más opulentos tenían al inicio con respecto a la inviolabilidad de las Licencias".[52] En mayo de 1801 las autoridades y los fabricantes de las ciudades distantes de Dundee y Montrose, en Escocia, lamentaron la caída de sus linos en el mercado hispanoamericano debido a que últimamente "los barcos de guerra de Su Majestad interrumpían mucho y casi habían destruido" el comercio.[53] En realidad, la agresión naval no parece haber tenido ningún impacto a largo plazo en el comercio de los puertos libres, pero queda bastante claro que durante periodos particulares relativamente breves sí puso obstáculos sustanciales en el camino de su desarrollo normal.

Los comerciantes y funcionarios de las colonias británicas con frecuencia hicieron hincapié en los argumentos contenciosos que emplearon los barcos de guerra y corsarios británicos para confiscar las embarcaciones españolas con licencia. Kup cita el ejemplo de un barco descrito como un bergantín "detenido por no ser un bergantín sino una 'gabarra hermafrodita' a causa de diferencias insignificantes en las jarcias".[54] Se sospechaba que la motivación para dichas confiscaciones era venial: los capitanes de barcos detenían a mercantes españoles legítimos con la esperanza de que las Cortes del Vicealmirantazgo los declarasen como buen botín. En ocasiones se insinuaron motivaciones más oscuras, como a mediados de 1799, cuando se desarrolló una disputa entre la Marina y las autoridades de Nassau acerca de la leva y la deserción de tripulaciones navales para convertirse en corsarios: "el resultado fue que al no poder obtener lo que consideraban justicia [...] llegaron a la resolución de capturar cualquier embarcación española con destino a Nueva Providencia, bajo los pretextos más frívolos imaginables".[55] Los comerciantes y funcionarios reconocieron que efectivamente había abusos del sistema de licencias, pero minimizaron su importancia. De hecho, el Consejo de Jamaica suspendió las nuevas regulaciones para las licencias emitidas por Portland en enero de 1800, arguyendo que eran innecesarias y que amenazaban la prosperidad del comercio, si bien los comerciantes de Jamaica propusieron restricciones alternativas menos estrictas en su lugar. Se insistió en la falta de sensatez de interrumpir un comercio de un interés tan redondo para los británicos: "Los españoles están en este momento en muchas partes, sin ropaje alguno que los cubra —tienen una gran cantidad de productos agrícolas en las manos, vienen aquí con el motivo expreso de intercambiar sus productos agrícolas y su plata por nuestras manufacturas—. ¿Qué puede ser más benéfi-

co para Gran Bretaña, y para esta isla, que dicho comercio?”[56] El énfasis principal de estas protestas, empero, radicaba en el mero valor líquido del comercio. Es posible que un cálculo de esta época (mayo de 1800), según el cual había manufacturas británicas con un valor superior al millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) en los embarcaderos en Kingston, destinadas a los mercados hispanoamericanos, haya sido una exageración.[57] Pero durante estos años las partes interesadas hicieron hincapié una y otra vez en la importancia real que el comercio había adquirido en el contexto del comercio nacional en su conjunto. Establecer una cifra precisa sobre ese valor continúa siendo tan problemático como siempre, si bien el caso de la goleta *Concepción* (apresada camino a Veracruz y absuelta en segunda instancia) indica cuán valioso podía llegar a ser un solo embarque: este barco portaba 111 mil dólares en plata, las ganancias de un cargamento de manufacturas británicas enviadas desde Nassau.[58] Un solo comerciante prominente afirmó más tarde haber exportado artículos británicos y botines por un valor de 100 mil libras (*ca*. 444 mil pesos) desde el mismo puerto en 1799 en cinco embarcaciones españolas, a “algunos de los comerciantes españoles más afluentes de La Habana y Nueva España”.[59]

Las Bahamas proporcionan los mejores datos generales disponibles sobre el comercio durante el periodo de la primera guerra napoleónica (1796-1802). Estos datos indican un crecimiento extraordinariamente rápido desde principios de los años noventa, cuando el valor de las importaciones registradas de las colonias españolas a las Bahamas había alcanzado un promedio de alrededor de tan sólo 20 mil libras (*ca*. 89 mil pesos) al año.[60] Para 1799, las exportaciones de artículos manufacturados de Gran Bretaña a Bahamas habían rebasado un valor total de 500 mil libras esterlinas (*ca*. 2 220 000 pesos). Las

exportaciones totales de Bahamas a las colonias españolas en el mismo año tuvieron un valor de unas 243 mil libras, mientras que las importaciones de esos territorios (incluida la plata) tuvieron un valor de unas 238 mil libras. En la segunda mitad del año, 97 embarcaciones españolas con licencia se emplearon en el comercio de exportación, y 74 en el de importación.[61] Un informe detallado de las importaciones durante este periodo muestra un comercio muy sesgado hacia la plata y las maderas para teñir, y en el cual el ganado estaba ausente (tabla 4.1). Como indicadores del valor del comercio español en su totalidad, estas cifras seguramente resultan una subestimación. La acción naval contra las embarcaciones españolas con licencia era fuerte en 1799, y la Aduana de Nassau creía que el comercio pronto triplicaría su valor, "ya que se supone que la interrupción a la cual se ha expuesto no continuará". Las importaciones de plata continuaron subestimándose rutinariamente en los reportes oficiales, y un funcionario de aduanas de la época apuntó que "rara vez se declara en la Casa de la Aduana siquiera la mitad de la moneda importada".[62] Por supuesto, además, las cifras sólo describen el comercio registrado en los puertos libres; por ejemplo, no incluyen ninguna transacción de genuino contrabando británico. Si bien parece improbable que el valor del comercio español realmente se triplicara después de 1799, se puede apuntar que el 17 de mayo de 1800 había siete grandes buques mercantes en Nassau, con cargamentos de productos agrícolas típicamente hispanoamericanos y plata por un valor de más de 82 mil libras (*ca*. 364 mil pesos) listos para exportarse a Gran Bretaña. La flota que dejó el puerto en junio del mismo año llevaba "más de trescientos mil dólares en moneda", la mayor parte de ello sin duda derivada del comercio con los españoles.[63]

Tabla 4.1. Importaciones a Nassau, Nueva Providencia, desde las colonias españolas en embarcaciones españolas, julio a diciembre de 1799

Producto	*Valor ($)*	*% del valor total*
Dólares	168 800	47.6
Palo amarillo	67 500	19.0
Palo de Campeche	28 000	7.9
Azúcar, blanca	27 950	7.9
Azúcar, morena	21 040	5.9
Añil	20 000	5.6
Cueros	15 485	4.4
Caoba y otras maderas	5 000	1.4
Algodón	837	0.2
Valor total	354 612	

Fuente: "Bahamas. An Aggregate Account of Imports into the Free Ports…", Custom House, Nassau, N.A., C.O. 23/39, f. 152.

No han salido a la luz aún datos generales que describan el comercio de los puertos libres de Jamaica durante la primera guerra, si bien se puede asumir que fue sustancialmente más rico que el de Nueva Providencia. Las cifras para el periodo de 1803 a 1804 (que se analizan a continuación) sugieren que las importaciones de plata a Jamaica fueron al menos dos veces más cuantiosas que las que llegaron al puerto de Nassau. Félix Berenguer de Marquina, capturado en camino a asumir el virreinato de la Nueva España y detenido en Jamaica durante unas cuantas semanas a principios de 1800, se escandalizó al ser testigo de "las entradas y salidas diarias en el puerto de Kingston, de embarcaciones con el pabellón español, de la franqueza y libertad con que trataban y negociaban nuestros españoles con los ingleses bajo diferentes pretextos".[64] Un agente francés aseguró que un centenar de embarcaciones comerciaban tan sólo desde Puerto Cabello en Venezuela en 1801 exportando productos agrícolas, ganado y otras mercancías a Jamaica y Curazao (en ese entonces bajo control británico). El valor total de estas exportaciones fue de más de un millón de dó-

lares, de las cuales dos tercios consistían en cacao y algodón, mientras que el valor real de los productos textiles importados a cambio se calculó en una cifra (seguramente exagerada) de alrededor de 1 500 000 dólares. Este observador además apuntó que "se han contado en la rada de Kingston, ochenta embarcaciones españolas, todas bajo su propia bandera", y estimó el total de la flota dedicada al comercio en toda la región por encima de los 400 barcos españoles.[65] Sin embargo, es posible que parte de las ganancias derivadas de este comercio haya sido moderada por los desacertados créditos que los británicos otorgaban a los comerciantes españoles. Los comerciantes de Jamaica recordaron más tarde cómo durante estos años, "para atraer el comercio de los súbditos españoles a los puertos libres británicos, y para evitar que dependieran para los suministros de los neutrales, se otorgaron créditos considerables a los comerciantes españoles en este mercado". Muchos de estos créditos seguían sin pagarse cuando llegó la Paz de 1802 y continuaron en deuda años más tarde, ya que su cobranza fue obstaculizada por la persistente percepción española de que todo aquel comercio era ilegal.[66] En noviembre de 1807 los comerciantes de Jamaica lucharon por que se incluyera una disposición para la recuperación de dichas deudas en cualquier establecimiento de paz con España.[67]

La paz entre Gran Bretaña y sus enemigos se firmó en Amiens en marzo de 1802 y duró (en lo que correspondió a España) hasta finales de 1804, un periodo de casi tres años. Con el cese de las hostilidades, el sistema de licencias naturalmente languideció, y el comercio en los puertos libres recuperó la forma que había tenido antes de la guerra. Algunos observadores esperaban que el comercio floreciese una vez que los comerciantes neutrales fuesen excluidos de nuevo de los puertos es-

pañoles; el presidente Hunt escribió desde Nassau que "en caso de paz […] esta isla y Jamaica, dado que los puertos españoles se cerrarán a los estadunidenses, y al no tener competidores, probablemente les suministrarán manufacturas británicas por un monto sin precedentes".[68] Los datos estadísticos detallados acerca del comercio en los puertos libres, si bien siguen siendo fragmentarios, son más abundantes a partir del periodo de la paz de Amiens.[69] No obstante sus limitaciones, estos datos parecen indicar que las esperanzas de Hunt se cumplieron en gran medida. El indicador más claro, aquel de las importaciones de plata, muestra un fuerte crecimiento durante la paz, mientras que datos fragmentarios sobre las exportaciones en Bahamas también sugieren un crecimiento importante en el comercio desde 1799. Para 1804 tan sólo las exportaciones de Bahamas tenían un valor de alrededor de 365 mil libras (*ca.* 1 620 000 pesos), mientras que en el mismo año las importaciones registradas de plata tanto a Bahamas como a Jamaica excedieron por primera vez los dos millones de dólares (véase la tabla 4.2). Los informes comerciales de estos años muestran un comercio cuyas mercancías principales apenas habían cambiado desde sus orígenes. Así, las importaciones de Hispanoamérica a Jamaica y Bahamas en 1803 incluyeron más de dos mil toneladas de maderas para hacer tinte, más de siete mil cabezas de ganado, más de 11 500 cueros, casi 250 mil libras de lana de algodón, troncos de caoba, cocos e importaciones menores. Las importaciones a Jamaica solamente en 1804 incluyeron unas 1 350 toneladas de maderas para teñir, grandes cantidades de caoba, unas 6 700 mulas, ganado y caballos, más de 11 mil cueros, más de 4 500 libras de añil y zarzaparrilla, y algodón, cacao, cocos y carey. Las exportaciones de Jamaica se centraron en productos textiles sin especificar, de los cuales más de 10 mil fardos y 1 400 toneles, baúles y cajas se enviaron en 1804.

Otras exportaciones incluían 544 toneles de ferretería, 220 toneles de vajillas de barro, vidriería, harina, licor y ron embotellados, y exportaciones misceláneas, incluyendo 240 cajas de jabón y velas, 180 ollas de hierro, y 3 calderas de cobre.

Tabla 4.2. Valor del comercio español bajo licencia en Jamaica y Bahamas, 1795-1807

	Importaciones de plata ($)		*Valor total de importaciones (£)*	*Valor total de exportaciones (£)*	
Jamaica					
1795	1 423 300		---	---	
1799	---		---	---	
1803	1 186 500		---	---	
1804	1 452 700		---	---	

	Importaciones de plata ($)		*Valor total de importaciones (£)*	*Valor total de exportaciones (£)*	
1805	791 000		---	---	
1806	1 743 000		---	100 837	(octubre-diciembre)
1807	1 412 000	(enero-junio)	---	1 126 126	(ver nota)
Bahamas					
1795	500				
1799	168 800	(julio-diciembre)	238 000	243 000	
1803	486 100		---	---	
1804	650 175		---	365 236	
1805	753 050		---	199 037	
1806	644 200		---	---	
1807	177 000	(abril-junio)	---	---	
Totales combinados de importaciones de plata				(equivalente en libras)	
1795	1 423 800			320 676	
1799	168 800	(julio-diciembre, sólo Bahamas)		38 018	
1803	1 672 600			376 712	
1804	2 102 875			473 620	
1805	1 544 050			347 759	
1806	2 387 200			537 658	
1807	1 589 000	Enero-junio, sin datos para Bahamas, enero-marzo)		357 883	

Nota: En los casos pertinentes, las cifras del valor total de las importaciones y exportaciones se convirtieron de dólares a libras esterlinas, a un tipo de cambio de £1 = $4.44 (la tasa utilizada por los británicos a principios de la década de 1790). La cifra de exportaciones de Jamaica para 1807 de hecho cubre el periodo julio de 1807 a junio de 1808.

Durante la Paz, el comercio libre de esclavos con las colonias españolas se abrió de nuevo a los comerciantes británicos, si bien la apertura terminó por ser breve. Después de las restricciones de tiempos de guerra, hubo una gran afluencia de esclavos a los puertos hispanoamericanos; hacia finales de octubre de 1802 se informó que más de 12 mil africanos habían entrado

tan sólo a La Habana. Se enviaban esclavos a ese puerto desde Jamaica, Bahamas y otros lugares, algunos de ellos para reenvío inmediato a los Estados Unidos.[70] En 1803 se reportaron 2 402 esclavos exportados desde Jamaica, mientras que las exportaciones de esclavos de Bahamas rondaron los 2 200 por año entre 1802 y 1803.[71] En este último año, James Moss envió "varios cargamentos de negros por un valor de 40 000 libras esterlinas" de Nassau a La Habana a consignación de comerciantes en Liverpool y otros lados, si bien luego experimentó grandes dificultades para cobrar el pago por parte de los cubanos.[72] Por decreto real del 22 de abril de 1804, el comercio libre de esclavos se expandió por otros 12 años para los españoles y seis años para los extranjeros, con disposiciones más amplias para las importaciones paralelas de herramientas agrícolas y maquinaria para las plantaciones. El gobernador en Nassau pensó que este decreto "abriría una nueva puerta para la industria comercial".[73] Estas esperanzas se vinieron abajo, sin embargo, cuando el comercio abierto de esclavos por parte de los británicos se volvió a prohibir, al reanudarse la guerra a finales de 1804. Dos barcos británicos que traían esclavos de Guinea a La Habana fueron confiscados en enero de 1805, al igual que toda la propiedad británica entonces a la mano en la ciudad.[74]

Estos años fueron testigo de renovadas peticiones por parte de las Bahamas para que se estableciera un puerto libre en la Isla Crooked, una propuesta que provocó un tremendo optimismo entre sus defensores.[75] Al mismo tiempo, las propuestas de Jamaica revivieron antiguos planes para establecer puertos libres adicionales en la bahía de St. Anne, Falmouth, o Martha Brae, si bien el gobernador Nugent también pensó que el puerto de Lucea debía cerrarse.[76] Todas estas solicitudes se resolvieron, y el propio sistema de puertos libres quedó casi perfec-

to, con la aprobación del Acta Consolidada de Puertos libres de 1805. Esta Acta hizo perpetuas antiguas Actas emitidas temporalmente, y confirmó o amplió el sistema para que incluyera un total de 16 puertos, en Jamaica (en Kingston, Puerto Antonio, Lucea, Montego Bay y Savanna-la-Mar), las Bahamas (en Isla Crooked además de Nassau y Caicos), Bermuda, Tórtola, Antigua, Dominica, Granada, San Vicente, Tobago y Trinidad.[77] Sir William Young ya podía comentar que "sería bueno considerar el establecimiento de puertos libres como algo general, lo cual prácticamente es el caso", y ciertamente el sistema de puertos libres no experimentó más modificaciones significativas después de esta época.[78] Desde abril de 1805 los colonos británicos en la bahía de Honduras solicitaron que se estableciera un puerto libre en Cayo San Jorge para remediar la escasez perenne de provisiones y el retraso económico de la colonia en general. Esta petición se otorgó con términos limitados un año más tarde, y para marzo de 1807 se dijo acerca de Honduras que "los españoles ya traen algo de dinero, y cuando el permiso de comerciar se conozca en las provincias vecinas, sin duda llegará en mayor abundancia". Los informes navales para Belice sugieren que el comercio con las colonias españolas dominó el comercio bajo licencia en ese puerto más adelante en el mismo año.[79]

Los comerciantes británicos estaban perfectamente conscientes de que el comercio en los puertos libres, por valioso que fuese, seguía siendo vulnerable ante la eventualidad del estallido de otra guerra con España. Por esta razón, ya desde el verano de 1803, y aludiendo al daño que sufrió el comercio por las confiscaciones navales durante la última guerra, aumentó la presión para realizar disposiciones que renovasen inmediatamente el sistema de licencias en caso de un estallido. Las peti-

ciones urgentes en este sentido por parte de fabricantes escoceses hicieron hincapié en la necesidad de proteger "ese intercambio confidencial [...] del cual se puede decir que depende casi por completo el gran comercio de lino y algodón de esta parte del país".[80] El asunto se debatió durante el otoño de 1803, y más adelante ese mismo año, se enviaron instrucciones a los comandantes navales y gobernadores en las Indias Occidentales para que el sistema de licencias se reviviese en caso de una nueva guerra —aunque las licencias no se emitieron en ese momento para evitar dar la impresión de que el estallido era inminente.[81] Los temores de los comerciantes parecieron justificados cuando el *Los Dolores*, que comerciaba de La Habana a Kingston con 80 mil dólares para la compra de manufacturas británicas, fue capturado y condenado por la Marina en diciembre, mientras que el día de Navidad se informó que los rumores de una declaración de guerra habían provocado la confiscación de todas las embarcaciones españolas amarradas en el puerto.[82] El gobernador Nugent recibió sus instrucciones el siguiente mes, pero se negó a emitir licencias sin una Orden del Consejo (Order in Council) explícita que lo autorizara a hacerlo. Dicha orden se emitió finalmente el 5 de julio de 1804, y fue así como, cuando la guerra finalmente estalló en diciembre, el sistema de licencias se restableció de inmediato, y el comercio procedió sin interrupción. Los decretos correspondientes se publicaron en las gacetas de las islas y cayeron fácilmente en manos españolas, donde llamaron la atención de observadores agudos como Antonio Narváez y la Torre, el gobernador colonial y escritor sobre temas económicos. Narváez se indignó por el hecho de que los británicos hicieran disposiciones para proteger un comercio de contrabando en tiempos de guerra contra una nación con la cual estaban entonces en paz, algo que consideraba como una "nueva prueva de su perfidia, y del poco apre-

cio que han del Honor y de las Leyes de las Naciones quando media el interés del dinero".[83]

El comercio bajo licencias en el Caribe occidental durante la segunda guerra (1804-1808) presentó esencialmente las mismas características que durante el periodo anterior. La evidencia acerca de su riqueza constante incluye un informe de un testigo ocular a mediados de 1806, quien presenció cómo ocho embarcaciones españolas abandonaron Kingston en el transcurso de un mes tan sólo hacia el pequeño puerto de Sabanilla en Nueva Granada.[84] El virrey Amar y Borbón prohibió todo el comercio costero en Nueva Granada en febrero de 1805, considerándolo particularmente susceptible al abuso, debido a la reciente política británica de "conceder inmunidad y aún efectiva protección a quantos [...] acuden a sus colonias con el corrompido designio de emplearse en el contrabando".[85] Persistían las denuncias de abusos del sistema de licencias por parte de los españoles, así como las confiscaciones navales de embarcaciones españolas que comerciaban al amparo de una licencia.[86] Los casos del *Precisa* y del *Bella Americana*, capturados en camino hacia Kingston a principios de 1808, causaron especial irritación en Jamaica: el *Precisa* era un frecuente comerciante en la isla, y se adujo que su dueño había exportado más de 400 mil dólares en manufacturas británicas tan sólo en los 12 últimos meses. El *Bella Americana*, que venía de Veracruz con 34 mil dólares, de hecho estaba asegurado con Lloyds de Londres. Si bien la toma irregular de botines parece haber sido menos problemática después de 1804 que durante la guerra anterior, la frustración continua por el sistema de licencias entre los funcionarios navales se reflejó en el comentario del capitán Bell del *Phipps* (captor del *Precisa*) sobre el hecho de que "prácticamente debería abandonar el patrullaje, ya que todas las em-

barcaciones españolas cuentan ahora con licencia".[87] El abuso del sistema de licencias era ostensiblemente el meollo de una agria disputa entre el gobernador y los comerciantes de Bahamas entre 1807 y 1808, que causó una breve crisis en el comercio. El gobernador Cameron afirmó que se había abusado de prácticamente todas las licencias otorgadas desde la reanudación de la guerra, lo cual había sido especialmente perjudicial al permitir el transporte de grandes cargamentos de plata y productos agrícolas de Nueva España a La Habana. Los comerciantes insistieron en que las afirmaciones de Cameron eran altamente exageradas, y sostuvieron que su motivación real era el despecho por la reducción de los derechos que cobraba por las licencias.[88] En parte como respuesta a estos hechos, en junio de 1808 se otorgaron nuevas licencias para las Indias Occidentales, de nuevo corregidas para intentar limitar su abuso por parte de los españoles.[89]

Algunos observadores, tanto contemporáneos como modernos, han detectado una caída en el valor del comercio bajo licencia durante la segunda guerra, con respecto a sus niveles anteriores.[90] En marzo de 1806 se enviaron órdenes a las Indias Occidentales que requirieron informes detallados acerca del comercio español en los dos años anteriores; la primera vez desde la década de 1760 en que el gobierno tomó tanto interés en el comercio. Las importaciones registradas en éstos y en informes subsiguientes sugieren algún cambio en la importancia relativa de las distintas mercancías, mientras que el comercio en general quizá permaneciera estancado con respecto a las cifras de 1803 a 1804.[91] Así, las importaciones totales de maderas para teñir cayeron de unas 2 250 toneladas en 1805 a unas 1 500 toneladas en 1806, mientras que las importaciones de cabezas de ganado aumentaron de unas 2 400 en el primer año a

unas 4 800 en el segundo (mulas en su mayoría). Las importaciones de cueros no llegaron a las cuatro mil unidades en ambos años, pero las de añil alcanzaron sorprendentemente las 231 mil libras (en peso) en 1805, y las de cacao aumentaron a más de 290 mil libras en el mismo año, y más de 670 mil libras en 1806. Las importaciones de algodón y de cera (un producto nuevo en este comercio) también alcanzaron niveles significativos en 1806. Jamaica se quedó por mucho con la mayor parte de estas importaciones, principalmente en el puerto libre de Kingston; Montego Bay y Puerto Antonio quedaron bastante atrás, mientras que el comercio en Lucea y Savanna-la-Mar fue insignificante. Los reportes de Jamaica de 1806 distinguen de manera útil entre las importaciones realizadas en embarcaciones británicas y aquellas realizadas por los españoles, y revelan que las importaciones de maderas para hacer tintes y ganado se dividían aproximadamente entre las dos, mientras que la mayoría de los productos comestibles y prácticamente todos los productos agrícolas de las plantaciones se importaban en embarcaciones españolas. Resulta significativo que unos dos tercios del total de las importaciones de plata registradas se hicieran en embarcaciones británicas.[92] Los datos registrados de las exportaciones durante estos años continuaron siendo fragmentarios; los funcionarios de aduana apuntaron que las exportaciones eran prácticamente imposibles de calcular debido a que "los artículos generalmente los compran los españoles mismos, a diferentes comerciantes, e inmediatamente los empacan en fardos, sin dar ni el menor indicio sobre la naturaleza de los mismos a los consignatarios". Los datos proporcionados sugieren una caída en el comercio de productos textiles, la mercancía principal, a poco más de cinco mil fardos al año entre 1805 y 1806, aunque con mayor diversidad en las exportaciones de productos comestibles (canela, pimienta negra y ajo, además de

harina, sal y pescado) y de bebidas alcohólicas. Las exportaciones misceláneas incluían cuatro mil ladrillos y cuatro calderas de hierro.

Pese a esta evidencia relacionada con las diferentes mercancías, hay razones para creer que el comercio español en el Caribe occidental experimentó un continuo y fuerte crecimiento a lo largo de estos años. Es verdad que las importaciones de plata registradas en Jamaica indican una seria caída en 1805, probablemente relacionada con la renovación del comercio por parte de los neutrales en los puertos hispanoamericanos. Pero las importaciones de plata a Jamaica y Bahamas juntas se recuperaron hasta casi 2 400 000 dólares en 1806, y alcanzaron un valor de casi 1 600 000 dólares tan sólo en los primeros seis meses de 1807 (tabla 4.2). Una fuente bien informada estimó que para este último año una sexta parte de todas las exportaciones británicas a las Indias Occidentales británicas se reexportaba a las colonias españolas, lo cual indicaba que el valor total del comercio español en 1805 fuera "bastante superior" a un millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos).[93] La *Historia de Jamaica* de Robert Renny, publicada en 1807, registró que la moneda de Jamaica consistía casi por completo en dinero español y portugués.[94] En julio de 1808, los comerciantes de Jamaica declararon que se habían exportado cinco millones de dólares de manufacturas británicas en embarcaciones con licencia en los 12 meses previos, y más tarde el mismo año proporcionaron una cifra de por lo menos siete millones de dólares exportados en los dos años previos.[95] Al mismo tiempo, en el contexto de la crisis general en las Indias Occidentales británicas, el comercio español en Kingston se describió como "casi el único comercio de importancia que queda ahora en esta ciudad, al grado que puede decirse que su existencia depende de él".[96] Pero hubo

nuevos fundamentos para el optimismo, con base en el embargo comercial que se autoimpusieron los estadunidenses en diciembre de 1807, el cual reducía la competencia de los neutrales en los mercados españoles e incrementaba los prospectos del comercio británico.[97] El sistema de licencias había permitido que el comercio español prosperara durante el periodo de las guerras. Cuando la paz finalmente se logró entre Gran Bretaña y España en julio de 1808, el sistema se volvió obsoleto, al igual que otros aspectos de la vieja organización comercial, pero Jamaica y Nassau quedaron entonces bien situados para explotar las oportunidades de la nueva era comercial que llegó con la Paz.[98]

LOS RESCATES: UN PRETEXTO PARA EL COMERCIO BAJO LICENCIA CON JAMAICA Y LAS BAHAMAS

> Los que pasaban a las Yslas Ynglesas con el motivo del rescate se surtían de sus manufacturas introduciéndolas con mil artes que sugiere la codicia en los Puertos Españoles y Americanos.
>
> Consulado de México, Ciudad de México, 23 de agosto de 1809[99]

A principios del siglo XVII el término "rescate" había sido la denominación estándar en las Indias españolas para cualquier tipo de comercio ilícito con extranjeros.[100] Hacia finales del siglo XVIII el término se usaba en un contexto comercial principalmente para describir la recompra de artículos tomados como botín por un enemigo en tiempos de guerra. Sobra decir que esta práctica databa de mucho antes del estallido de las guerras napoleónicas en la década de 1790. Sus raíces profundas son evidentes en que los británicos recurrieran a los rescates como un vehículo para el comercio ilícito con las colonias españolas durante los años de fuerte depredación naval española de las embarcaciones británicas en el Caribe en la década

de 1730.[101] Durante la guerra de Independencia de los Estados Unidos se consideró realizar operaciones de rescate desde la Nueva España, aunque al final ninguna se llevó a cabo, debido en parte a que las autoridades en Jamaica se opusieron al plan. En cambio, parece que sí se realizaron operaciones exitosas desde Cuba durante la misma guerra.[102] Ocasionalmente se otorgaban permisos similares en tiempos de paz, como sucedió en 1791, cuando a Vicente Risel se le permitió recuperar artículos que habían caído en manos de los británicos después de que el barco que los transportaba encallara fuera de Tórtola.[103] Durante la guerra francoespañola de 1793 a 1795 las autoridades en Nueva Granada autorizaron el rescate del cargamento de un barco tomado por corsarios franceses mientras iba en ruta desde Cádiz.[104]

Poco más de un año después del estallido de la guerra a finales de 1796, y muy cerca de la fecha en que se reanudó el comercio español bajo licencia en las colonias británicas, comenzaron a realizarse amplias operaciones de rescate entre Hispanoamérica y España y los puertos clave de las Indias Occidentales británicas. Nueva España y Cuba fueron los puntos focales para estas operaciones en las colonias españolas, mientras que algunas de las operaciones más importantes se lanzaron desde la propia España. Durante la presente investigación un único rescate proveniente de Puerto Rico también salió a la luz;[105] no se identificaron con certeza operaciones de este tipo emprendidas de ninguna de las otras colonias principales, si bien sería sorprendente que no hubiesen tenido lugar. Estas transacciones de rescates eran a menudo complejas, y se han estudiado poco, por lo que aquí se describen algunos ejemplos con cierto detalle. El rescate de las presas por sí mismo constituyó una valiosa rama del comercio británico durante estos

años, como sugiere la cifra acerca de las ventas de botines en Nassau en 1799 que se proporciona en el último párrafo de esta sección, más adelante. Pero la verdadera importancia de los rescates estribaba en que proporcionaban una coartada para el intercambio ilícito con las colonias británicas. Las operaciones de rescate llegaron a constituir un pretexto fundamental para el comercio bajo licencia durante la primera guerra angloespañola (de 1796 a 1802) y la Paz de Amiens, y un vehículo importante para el comercio ilícito de mercancías británicas durante este periodo.

La isla de Cuba se convirtió en una de las bases más importantes para las operaciones de rescate, un desarrollo que contribuyeron a provocar los propios cubanos. En diciembre de 1796 el Consulado de La Habana solicitó un derecho general de rescatar cargamentos y barcos apresados por los británicos, una de varias propuestas orientadas a eludir el colapso económico que, se decía, acechaba como resultado de la guerra.[106] Un decreto real fechado el 23 de febrero de 1797[107] autorizó las operaciones de rescate, mientras que una orden complementaria del 30 de mayo exentaba a las embarcaciones rescatadas de los impuestos de importación y las declaraba aptas para usarse en el comercio. En abril de 1798 el capitán general de Cuba, el Conde de Santa Clara, escribió al presidente Hunt en Nueva Providencia para solicitar la admisión y la protección de españoles en busca de rescates en la isla.[108] Al parecer los permisos de rescate se otorgaron de manera rutinaria en Cuba, desde esta época hasta por lo menos la Paz de Amiens, para que los comerciantes viajaran a las islas británicas con el fin de recomprar presas españolas. Estos permisos a menudo se otorgaban sin necesidad de especificar una embarcación particular o su cargamento; así, el pase que Santa Clara otorgó a Juan de

Arozena en julio de 1798 dijo: "Concedo pasaporte a Don Juan Miguel de Arozena para que pase a las Colonias Extrangeras, en uso del permiso concedido con esta fecha por la Real Hacienda a rescatar géneros y comestibles Españoles, apresados por los corsarios Yngleses; y por lo que hace a Negros Bozales podrá también traher, pero todo en Buque Español". El modo tan laxo en el que se emitían los pases volvió particularmente fácil montar las operaciones usando a Cuba como base, y los comerciantes de otras colonias españolas iban con frecuencia a La Habana por un pase antes de lanzar sus propias expediciones de rescate. Arozena utilizó su pase para comprar vino, productos agrícolas, telas y ropa en Jamaica, todo supuestamente de cargamentos de presas. La operación pasó a ser objeto de escrutinio cuando su barco, el *San José*, llegó a Campeche en lugar de regresar a La Habana, pero Arozena defendió vigorosamente su legitimidad. En el legajo documental correspondiente se preserva no sólo su pase español, sino también la licencia otorgada por el Conde de Balcarres en Santiago de la Vega el 8 de agosto del mismo año.[109]

Arozena afirmó que pases como el suyo se emitían diariamente en La Habana, y que las importaciones de "iguales efectos, extrahidos por vía de rescate de los Puertos Colonos Enemigos en Buques Extrangeros" eran "lo llano y frecuente". Un capitán de barco, Pablo Díaz Roldán, confirmó que eran "diarias y frecuentes las exportaciones que se hacen de las Colonias extrangeras en Buques españoles […] de efectos ranzonados en virtud del permiso y libre Comercio concedido por el Govierno y Ministerio de la Havana, a consequencia de la Real Órden que tienen para el efecto".[110] La mejor evidencia estadística sobre este comercio proviene de los libros de puerto de La Habana, los cuales existen para la mayoría de los años clave

en cuestión. Estos libros muestran un número importante de embarcaciones españolas que ingresaron a La Habana directamente de las colonias británicas durante la primera guerra: 30 de estos barcos ingresaron en 1798, 56 en 1799, 20 en 1800 y 6 en 1801. La mayoría de estas embarcaciones llegó de la isla de Nueva Providencia en las Bahamas, y sólo unas cuantas provenían de Jamaica. Los cargamentos registrados consistían en artículos provenientes de presas españolas rescatadas: telas, productos alimenticios, cacao, vino, tablas de madera, maquinaria para molinos, y esclavos, mientras que una minoría notable de los barcos se registró como habiendo entrado en lastre.[111] En 1798 cerca de un tercio de estos viajes se registraron explícitamente en los libros de puerto como expediciones de rescate, y si bien los ingresos posteriores rara vez se registraron como tales, es probable que también fuesen realizados bajo el pretexto de rescates. El periódico cubano temprano, *Papel Periódico de La Habana*, registró el ingreso precisamente de los mismos barcos, aunque suprimió cualquier referencia a los rescates.[112] Juan de Arozena afirmó que todas las embarcaciones españolas que llegaban desde las colonias británicas registradas en las gacetas de La Habana lo hacían al amparo de permisos de rescate, así fueran reconocidos o no, lo cual refuerza la impresión de que se trataba de un comercio cuya legalidad se sabía dudosa, o sobre el cual se hablaba poco.

La Nueva España fue el segundo gran centro para los rescates; se observará que de las 12 operaciones de rescate para las cuales se encontró documentación específica durante el transcurso de la presente investigación, todas terminaron en México o en Yucatán, ya sea deliberadamente o por un supuesto accidente (tabla 4.3). La importancia del comercio de rescate en Nueva España fue producto de la riqueza intrínseca del merca-

do mexicano, quizás aunada al acceso relativamente limitado que tenían allí las embarcaciones neutrales, en especial durante la primera guerra. Los rescates empezaron a realizarse desde la Nueva España durante la administración del virrey Miguel José de Azanza (mayo de 1798 a abril de 1800), quien también fue responsable de supervisar la llegada del comercio por parte de los mercaderes neutrales a puertos novohispanos. Como resultado, las operaciones de rescate llegaron a considerarse de una importancia equiparable a la del comercio neutral en la rápida apertura de los mercados novohispanos al comercio extranjero que tuvo lugar en estas fechas. Humboldt, al estimar la escala del contrabando en la Nueva España, se enfocó en "los años en que, ya por el libre comercio con los *neutrales*, o ya por la venta de *presas*, se ha visto una provincia inundada de géneros europeos y de las Grandes Indias".[113] Francisco Pérez Muñoz, un oficial del Consulado de Veracruz, fechó el inicio del comercio a gran escala con las colonias extranjeras y en especial con Jamaica al amparo que proporcionaba el comercio neutral, agravado por los permisos otorgados en México y España "para hir a aquella Ysla, y conducir cargamentos con el nombre mal entendido de rescate, baxo exagerados pretextos de necesidad".[114] Los rescates y el comercio neutral muchas veces se vinculan de manera estrecha en las escasas ocasiones en que se mencionan los rescates en la literatura histórica, si bien es importante hacer hincapié en que ambos comercios fueron en esencia muy diferentes entre sí.

Los permisos de rescate otorgados por el virrey Azanza llegaron a ser una "bête noire" para los comerciantes monopolísticos novohispanos. Así, el Consulado de México sugirió que "jamás había extraídose más plata y oro por el contrabando que desde los permisos llamados de Azanza".[115] El polemista Juan

López Cancelada de manera similar apuntó que "es cierto que el contrabando se ha introducido en Nueva España de un modo escandaloso, pero porque lo ha autorizado el gobierno […] desde los permisos de Azanza a *don Tomás Murfi*".[116] Esta última referencia hacía alusión al primero, y entre los más controvertidos de estos permisos, otorgado a Francisco Santa Cruz, agente del poderoso establecimiento veracruzano de Porro y Murphy. A mediados de 1798, con un pase obtenido en La Habana y al amparo de un permiso del virrey Azanza, Santa Cruz envió un cargamento de productos agrícolas de Veracruz a Jamaica en la goleta danesa *Fidèle*. En Kingston debía rescatar mercurio y papel para uso oficial, y también procurar información militar y otra de tipo estratégico. A cambio se le permitió el rescate de artículos legalmente permitidos y su envío de vuelta a Veracruz. Rescató principalmente artículos del cargamento de la fragata *Vascongada*, y compró los bergantines *Marte*, *Soberbio*, y *Margarita* como transportes. La operación fue financiada mediante la venta del cargamento de exportación y con letras de crédito sobre un establecimiento de Hamburgo, que tenía relaciones comerciales con el de Murphy. Los *Marte* y *Soberbio* entraron a Veracruz a fines de 1798 con un rico cargamento valuado entre 300 mil y 500 mil pesos (el *Margarita* naufragó en ruta). Este caso provocó un escándalo en México y España, donde se describió a Santa Cruz como "un Agente del Comercio más seguro de los Yngleses con Nueva España".[117] Un hecho agravante fue que Thomas Murphy era pariente político de Azanza, y el virrey enfrentó cargos relacionados con el permiso a Santa Cruz durante las investigaciones oficiales después de que dejó su puesto, si bien fue absuelto de todos estos cargos.[118]

Tabla 4.3. Muestra de operaciones de rescate, 1797-1804, datos esenciales

Fecha de operación	*Mercader o casa de comercio relacionado*	*Barco o barcos rescatados*	*Otros barcos involucrados*	*Puerto de origen*	*Puerto británico de rescate*	*Puerto de destino*
Julio de 1798	Juan Miguel de Arozena	*San Josef y las Benditas Ánimas*		La Habana	Kingston	La Habana [Campeche]
Noviembre-diciembre de 1798	Porro y Murphy [Francisco Santa Cruz]	*Bascongada, San Félix*	*Fidele, Marte, Soberbio, Margarita*	Veracruz/ La Habana	Kingston	Veracruz
Mediados de 1799	Santa María y Cuesta		*Los Tres Amigos*	La Habana	Kingston	Veracruz
Mediados de 1799	Agustín Terrida	*Mercurio;* otro barco		La Habana	Kingston	Veracruz [Villahermosa]
Abril 1800-1802	Torre Hermanos, otros comerciantes de Cádiz [Juan Bautista Anchorena] [Miguel de Inchausti]	*Asturiana*	*Caribe, Dorada, María (alias Corso)*	Cádiz	Kingston	Veracruz
Mediados de 1800	Tomás de la Cruz Muñoz		*Amable Josefa*	La Habana	Kingston	Veracruz [Campeche]
Mediados de 1800 a finales de 1801	José Ignacio de la Torre	*Lanzarote, Dorada*		Veracruz	Kingston	Veracruz
Marzo de 1801-noviembre de 1804	Bustamante Parientes Lucas Segalas	*Júpiter, Vigilante, Nueva Águila, Caribe*		Cádiz	Kingston	Veracruz
Marzo de 1801-noviembre de 1804	Marco y Vergara, San Ildefonso Ruis del Río	*Vigilante, Júpiter*		Cádiz	Kingston	Veracruz
Abril-julio 1801	Juan Miguel Arozena, José Gutiérrez de Cubas	*Pelayo*	*Atrevida Jesús María y Joseph*	Campeche	Nassau, Kingston	Campeche
Abril de 1801-abril de 1802	Aguirre Hermanos, [Juan Manuel Rebuelta]	*Atrevida*	*Atrevido, Santa Susana*	Santander	Kingston	Veracruz
Agosto 1801-1803	Pio de Elizalde, Manuel de Yrasusta [Francisco de Arrillaga]	*Hipomenes Volante*	*Paulina, Casto*	San Sebastián	Kingston	Veracruz

Nota: esta tabla incluye *todas* las operaciones de rescate para las cuales salió a la luz documentación específica en el transcurso de esta investigación; por supuesto, es probable que hubiera muchas más operaciones de este tipo. Los datos de la columna 1 cubren el periodo que va desde la emisión del permiso de rescate en cuestión, hasta la última fecha conocida de las operaciones resultantes. Los corchetes en la columna 2 indican el nombre del agente o agentes comerciales involucrados, a diferencia de los comerciantes propietarios. Los corchetes en la última columna indican el puerto de destino real, cuando éste difiere del designado.

Junto con Thomas Murphy, es probable que el principal comerciante novohispano involucrado con los rescates fuese José Ignacio de la Torre, socio del establecimiento de Torre Hermanos de Cádiz y Veracruz y Prior del Consulado en este último puerto. En 1798 De la Torre hizo lo que pudo haber sido la primera solicitud para un rescate en Nueva España, centrada en el *Nuestra Señora del Carmen*, si bien ésta fue rechazada. A media-

dos de 1800, "propuso suministrar papel a la Fábrica de Tabaco a través de expediciones a las islas inglesas, en especial a Jamaica", un plan que obtuvo el apoyo del sucesor de Azanza, el virrey Félix Berenguer de Marquina. El 2 de noviembre de 1800 su bergantín *Lanzarote* entró a Veracruz proveniente de Jamaica con un cargamento de más de 12 mil resmas de papel y algunos artículos misceláneos, después de haber sido rescatado con un pase obtenido en La Habana con el pretexto adicional de llevar comunicados reales a la Nueva España. De la Torre luego buscó un permiso para transportar productos agrícolas novohispanos a La Habana y traer de regreso más papel y el mercurio que encontrara disponible en Jamaica. En diciembre se le autorizó exportar hasta 100 mil pesos con este fin, aunque con la estipulación de que exportara la mayor cantidad posible de productos agrícolas en lugar de plata, e incluso se le otorgó el monopolio de las compras de papel en las colonias británicas para su uso en la provincia de Campeche. En enero de 1801 el *Lanzarote* partió de Veracruz directo hacia Jamaica con 65 mil pesos en moneda y cochinilla y maderas para hacer tinte, y de mayo a diciembre de ese año este bergantín, junto con el *Dorada*, un segundo barco rescatado por De la Torre, volvió a Veracruz portando otras 25 mil resmas de papel. De la Torre más tarde afirmó haber importado más de 41 mil resmas al amparo de este contrato, las cuales vendió al estado a siete pesos por pieza, en una época en la que el precio habitual era de unos 28 pesos.[119] Sin embargo, la operación en realidad había abierto una ruta autorizada de comercio entre Veracruz y Jamaica, una que —se sospechó ampliamente, De la Torre explotó para sostener un importante comercio de artículos de contrabando. Acerca de los barcos rescatados de Jamaica y Nueva Providencia se dijo en esta época que "inmediatamente que llegan Buques de las posesiones referidas ban a bordo de ellos una por-

ción de hombres con oro a ajustar y comprar los efectos clandestinos”.[120]

No parece que ningún permiso global para realizar rescates como aquel emitido para Cuba llegase nunca a las autoridades de la Nueva España. Como sugieren los ejemplos anteriores, los permisos para los rescates se emitían en Nueva España con mayor moderación a establecimientos comerciales que deseaban rescatar barcos o cargamentos específicos. Las operaciones a menudo se justificaban por la necesidad de procurar suministros esenciales, en especial de mercurio o papel (ya fuese para la fábrica real de tabacos, o el papel sellado que era esencial para todos los trámites oficiales). La importancia de estos dos productos no debe exagerarse, ya que en mi opinión a menudo proporcionaban más bien un pretexto para el comercio que su sustancia. En la mayor parte de los casos los verdaderos promotores de los rescates eran los comerciantes interesados principalmente en los típicos productos lucrativos del comercio angloespañol (sobre todo los textiles). Sin embargo, es cierto que algunas operaciones de rescate se lanzaron con el único fin de obtener estos artículos. A principios de 1799 el virrey Azanza solicitó al intendente de La Habana que le procurara suministros de papel para la fábrica de tabaco, una operación que se encargó al establecimiento comercial de Santa María y Cuesta. Este establecimiento organizó el rescate del papel en Jamaica, y en marzo de 1799 su goleta *Tres Amigos* ingresó a Veracruz con unas 4 750 resmas y un cargamento de telas por un valor de 20 mil pesos, todo lo cual fue autorizado para desembarcar.[121] Azanza parece haber hecho arreglos con José de Gato en Nassau y con José Gutiérrez Cubas en Kingston para el rescate y envío constante de papel y mercurio desde estas islas, aunque se tienen pocos detalles al respecto.[122]

Otra justificación o pretexto para estos viajes era recabar inteligencia militar. A los capitanes de los barcos de rescate que regresaban se les solicitaba por rutina proporcionar información sobre las fuerzas y disposiciones navales en los puertos británicos.[123] En algunos casos, como en el de Francisco Santa Cruz comentado arriba, esta recolección de inteligencia aparecía de hecho como cláusula del permiso de rescate. El virrey Marquina, durante el lapso que estuvo preso en Jamaica a principios de 1800, acordó con el residente español Manuel González que este último proporcionara periódicamente inteligencia militar desde Kingston, y le otorgó para este fin una licencia que le permitía despachar hacia Veracruz barcos con cargamentos por un valor de hasta de 10 mil pesos. En agosto de 1801 González despachó la goleta danesa *Suceso* con un cargamento de tela, papel, aceite y canela que excedía ampliamente el valor especificado y no iba acompañada por ningún tipo de inteligencia relevante. Como resultado, se le permitió desembarcar sólo una parte de su carga en Veracruz, si bien otra parte después entró al puerto clandestinamente en forma de contrabando.[124]

Un importante centro secundario para los rescates en Nueva España fue la región sureña, de Tabasco hasta Campeche y Yucatán. Las operaciones de rescate que terminaron en esta región a menudo ocurrieron en circunstancias dudosas; así, en 1799 Agustín Terrida rescató al *Mercurio* en Kingston con un pase cubano que le permitía navegar a Veracruz, pero más bien atracó en Villahermosa, Tabasco, tras alegar que su tripulación estaba enferma.[125] En 1800 Tomás de la Cruz Muñoz atracó en Campeche proveniente de Jamaica con un cargamento de papel rescatado, también con un permiso de La Habana para Veracruz. En 1798, como ya vimos, Juan de Arozena entró en el

mismo puerto en lugar de volver a La Habana; y en 1801, con José de Gutiérrez y un tercer comerciante, Arozena fue responsable de quizás la más importante de todas las operaciones realizadas desde Yucatán. Esta operación se basó en la repatriación sin costo de prisioneros de guerra británicos y el rescate de cargamentos comerciales, papel y mercurio a cambio. Se realizaron varios viajes de Kingston y Nassau a Campeche, en los que se traía tela y ropa, productos alimenticios y artículos misceláneos, así como importantes cantidades de mercurio. Estas operaciones proporcionan más datos acerca de los negocios con los británicos —entre ellos el hecho de que se le atribuía a la mayoría de los comerciantes británicos e incluso a los almacenistas hablar muy bien el español.[126] No queda claro cuántas operaciones de rescate se lanzaron desde la Nueva España durante estos años, si bien es probable que la lista de la tabla 4.3 no sea exhaustiva. El hecho de que las operaciones florecieron durante varios años parece confirmarse por los ingresos registrados en Veracruz de 19 embarcaciones de las colonias extranjeras tan sólo entre 1800 y 1802, la mayoría de ellas provenientes de Jamaica.[127]

Varias de las operaciones de rescate más importantes se originaron en la propia España, con permisos otorgados para rescates específicos similares a aquellos que se emitían en la Nueva España. Un rescate importante y bien documentado con base en España fue el del *Nuestra Señora de Covadonga,* o *Asturiana,* capturado a poca distancia de Campeche en noviembre de 1799 en camino de Cádiz a Veracruz. Su cargamento era propiedad del establecimiento Torre Hermanos y de otro agrupamiento poco preciso de alrededor de 60 comerciantes; ambos bloques realizaron operaciones de rescate por separado tras obtener permisos para ese fin a mediados de 1800. Torre Her-

manos encargó la recuperación de su parte del cargamento al ubicuo José Ignacio de la Torre, mientras que los otros comerciantes nombraron a Juan Bautista Anchorena y Miguel de Inchausti como sus agentes comerciales. El permiso otorgado a Torre Hermanos prescribía que los artículos rescatados se pagasen con letras de cambio o con productos agrícolas exportados desde Veracruz. Sin embargo, en negociaciones subsiguientes en Nueva España, José Ignacio de la Torre consiguió un importante consentimiento adicional para exportar directamente plata de Veracruz a Jamaica. Gracias a este permiso despachó por lo menos dos embarcaciones del puerto novohispano, con casi 140 mil pesos en plata, además de productos agrícolas como cochinilla, maderas para teñir, añil, vainilla y drogas. Los artículos rescatados a cambio se transportaron en el bergantín *Caribe* (o *Amistad*), también rescatado, y en la goleta *María* (o *Corsa*), que realizó varios viajes entre Jamaica y Veracruz entre principios de 1801 y mediados de 1802. En uno de estos viajes, el *Corsa* fue interceptado por la fragata británica *Apollo*, "cuio Comandante enterado de mi Comisión me dexó hir libremente".[128] Anchorena y de Inchausti, mientras tanto, trataron con los agentes de presas británicos Willis Waterhouse, y despacharon un primer cargamento a Veracruz por un valor de 30 mil pesos en abril de 1801, también en el *Amistad*. Anchorena buscó luego autorización para exportar productos agrícolas de Veracruz para pagar el resto del rescate, de la misma manera que se le había permitido hacerlo a Torre Hermanos. El fiscal de la Corona en la Nueva España dudó de la legalidad de dicha solicitud, y apuntó que "la deferencia absoluta y franca a que aspira, sería un salvo conducto para este tráfico nada conforme con la intención de S. Mag. que no puede haver sido abrir por este medio su directa comunicación con Veracruz". Sin embargo, en julio de 1801 se autorizó a Anchorena exportar los productos

agrícolas necesarios y transportar el resto del rescate de regreso en un solo envío.[129]

Un segundo ejemplo importante de una operación de rescate montada desde España fue aquella de los bergantines *Bella María de las Mercedes* (o *Hipomenes*) y *Volante*, propiedad respectivamente de los comerciantes Pío de Elizalde y Manuel Miguel de Yrasusta, ambos del puerto vasco de San Sebastián. Después de que estos barcos fuesen apresados a finales de 1800, los dos propietarios obtuvieron permisos para su rescate (fechados en agosto y octubre de 1801), y acordaron combinar sus operaciones. Francisco de Arrillaga, residente de Veracruz, fue nombrado comisario para el rescate, y despachó a José de Monseñé a Jamaica a través de los Estados Unidos a principios de 1802 para supervisar la operación. El valor total del rescate se calculó en unos 140 mil a 200 mil pesos, y los cargamentos consistían principalmente en tela y ropa, una gran cantidad de papel, hierro y canela. Monseñé portaba letras de crédito de Elizalde, pero le resultó difícil utilizarlas de manera rentable en Jamaica; de hecho, se quejó de los comerciantes británicos por ser "gente que no aspiran más que a tiranizar lo que pueden".[130] Bajo este pretexto, escribió a Arrillaga para proponerle que solicitara al virrey un permiso para enviar los fondos necesarios desde Veracruz. En abril de 1802 Arrillaga solicitó al virrey Marquina permiso para exportar hasta 50 mil pesos en plata para financiar el rescate. Tras cierta vacilación, se le permitió hacer un primer gran envío de efectivo, y luego " las demás cantidades que solicitasen los Ynteresados conforme a las ocurrencias sucesivas". Con este permiso, la corbeta *Paulina* y el bergantín *Casto* hicieron varios viajes entre Veracruz y Kingston, importando cargamentos registrados por un valor de unos 130 mil pesos tan sólo a finales de 1802, de los cuales alrededor de 75%

era de manufactura extranjera. Estos viajes continuaron hasta bien entrado el periodo de la Paz, una situación que provocó comentarios explícitos entre los contemporáneos.[131] Y éstas no fueron las únicas operaciones que tuvieron como resultado exportaciones directas de plata de Veracruz a Kingston; el permiso otorgado al establecimiento Aguirre Hermanos de Santander en abril de 1801 para rescatar la corbeta *Atrevida* dio lugar a un permiso para la exportación de hasta 40 mil pesos en plata y productos agrícolas, otra operación que continuó en tiempos de la Paz.[132]

Las operaciones de rescate necesariamente se centraron en los puertos británicos con cortes de Vicealmirantazgo, adonde se enviaban las presas navales para su adjudicación. Para fines del siglo XVIII existía una "densa red" de estas cortes en todo el Caribe británico, con sedes permanentes en Jamaica, Barbados, las Bahamas, San Cristóbal, Nieves, Montserrat, Dominica, Tobago, Tórtola y Trinidad (después de su captura en 1797).[133] En general los británicos alentaron los rescates de forma entusiasta, al considerarlos simplemente como otro medio para atraer a los españoles a sus puertos para comerciar. Hubo cierta preocupación sobre algunos aspectos del negocio; el gobernador Nugent, por ejemplo, informó desde Kingston que las lagunas jurídicas en el sistema que regía las ventas de los botines en ese puerto habían "abierto la puerta a un sistema de contrabando verdaderamente sorprendente".[134] En agosto de 1798 se le advirtió al gobernador Dowdeswell en Nassau "poner la máxima atención" a los españoles que venían desde La Habana, ante el temor de espionaje; Dowdeswell contestó que hasta aquellas fechas los españoles habían sido "perfectamente sumisos y ordenados".[135] Nada de esto impidió a los jamaiquinos involucrarse vigorosamente en este comercio, ni otorgar grandes cré-

ditos a los españoles que se presentaban como portadores de permisos de rescate. En muchos casos dicho crédito resultó difícil de recuperar, en parte debido a que "en numerosas ocasiones tales licencias y las expediciones realizadas con ellas se han declarado ilícitas por fraude e informalidad".[136]

Resta analizar un último aspecto bastante inverosímil del tema de los rescates. Se trata del rescate por parte de españoles de barcos y cargamentos de los Estados Unidos que habían sido confiscados y condenados por los británicos argumentando que comerciaban con colonias españolas y, por lo tanto, enemigas. Un informe del cónsul estadunidense en La Habana en diciembre de 1801 apuntó:

> Es un hecho, notoriamente público, que las mismas mercancías arrebatadas a nuestros ciudadanos y condenados en Nassau (Nueva Providencia) como contrabando han sido instantáneamente reembarcados allí bajo la propia bandera española, y muchas personas, robadas de esta manera, han venido aquí como pasajeros en la misma embarcación que traía lo que había sido su propio cargamento.[137]

Otro escritor de la época confirmó que: "la misma mercancía que se condena en el puerto de Bahamas, que pertenece a nuestros ciudadanos, se vende y envía al puerto para el cual estaba destinada por las personas dueñas de los corsarios que la trajeron al puerto de Nueva Providencia".[138] Informes como éstos sólo podían inflamar a la opinión estadunidense, ya de por sí indignada por la creciente interferencia británica con todas las embarcaciones estadunidenses que comerciaban bajo privilegio neutral con las colonias españolas y francesas.[139] Pero hay una arista más: llegó a decirse que en ocasiones las propias embarcaciones estadunidenses obtenían acceso a los puertos españoles arguyendo que habían sido rescatadas de los británicos. Así, en abril de 1799 unos comerciantes en España se quejaron de que "con el pretexto de rescatados, se dió entrada [a Veracruz] a dos Bergantines, también Americanos, procedentes de Jamayca,

con efectos que se vendieron en más de 400 000 pesos”.[140]

El fenómeno de los rescates persistió sólo durante unos cuantos años después de 1797. Los registros de embarcaciones españolas que ingresaron a La Habana de las colonias británicas son insignificantes para el periodo de la segunda guerra angloespañola (1804 a 1808), por ejemplo, y se han identificado pocos rescates lanzados desde México o España después de finales de 1801. En noviembre de 1800 se prohibió terminantemente el rescate de mercurio en las islas británicas, y naturalmente los rescates se volvieron obsoletos a raíz de la suspensión de las hostilidades en 1802.[141] En mayo de 1805 el virrey lturrigaray escribió de la Nueva España para hacer hincapié en el daño que emanaba de la concesión de los permisos de rescate, y obtuvo una vaga promesa por parte de Manuel Godoy de que instauraría una mayor restricción en la materia en el futuro.[142] Es probable también que los rescates no se hayan reanudado durante la segunda guerra debido a que después de 1804 el comercio neutral se hizo más abundante tanto en la Nueva España como en Cuba, lo cual satisfizo en gran medida la necesidad de ambas colonias de manufacturas extranjeras importadas.[143] Sin embargo, el contrabando encubierto como comercio de artículos supuestamente provenientes de presas británicas tomadas por barcos de guerra y corsarios españoles continuó siendo un problema.[144] A todas luces, la escala del comercio de rescates durante los años en los que floreció fue considerable; así, las ventas de presas tan sólo en Nueva Providencia alcanzaron un valor de 304 mil libras (*ca*. 1 350 000 pesos) en 1799 (ventas que se habrían dividido entre compradores españoles, estadunidenses y británicos).[145] El valor de los artículos británicos transportados ilícitamente a las colonias españolas al amparo de rescates es más difícil de calcular, ya que correspon-

de a un comercio enteramente de contrabando. Empero, si bien no tenemos datos específicos sobre el valor de los artículos exportados al amparo de los rescates, por supuesto que tal comercio está incluido en la evidencia estadística para el comercio español bajo licencia en su totalidad, que se trató brevemente en la primera parte de este capítulo.

EL COMERCIO BAJO LICENCIA EN EL CARIBE ORIENTAL Y LAS ANTILLAS MENORES

> Conozco a un caballero en la provincia de Cumaná que tiene 30 000 cabezas de ganado vacuno, pero carece siquiera de un abrigo.
>
> Thomas Picton al Teniente Gen. Cuyler,
> Puerto España, Trinidad, mayo 25, 1798[146]

En el Caribe oriental, el "comercio español" se transformó con la captura de la isla de Trinidad por parte de una abrumadora fuerza naval británica bajo las órdenes de sir Ralph Abercromby en febrero de 1797. Las consideraciones comerciales eran esenciales en el interés británico por Trinidad, algo que se refleja de manera clara en su rápido desarrollo allí en los meses subsiguientes. Las primeras instrucciones emitidas al gobernador Thomas Picton le ordenaban fomentar el comercio con las colonias españolas vecinas, en parte con la promesa de un puerto libre en la isla.[147] Picton hizo públicas estas instrucciones en un documento dirigido a los españoles locales en donde les aseguraba que las perspectivas británicas no se extendían más allá del comercio y el apoyo de los incipientes movimientos de independencia.[148] A los pocos meses se otorgó a Trinidad un puerto libre en San Josef (Puerto España) y, lo que resulta aún más asombroso, en junio se autorizó a la isla el comerciar bajo licencias con los españoles, lo cual la convirtió en la primera colonia británica en gozar de dicho privilegio.[149] Desde un principio no se recaudó impuesto alguno por el co-

mercio, las licencias se proporcionaron por una cuota meramente simbólica, y a las embarcaciones españolas "no se les requirió informar o dar registro de entrada ni salida en la Aduana".[150] En estas circunstancias, y con el vigoroso apoyo de Picton, el comercio de los españoles en la isla creció rápidamente. Para finales de junio de 1797 Picton reportaba la llegada cotidiana de lanchas españolas llevando provisiones y plata, y su correspondencia en los años siguientes estuvo llena de referencias a un comercio "tolerablemente enérgico", "muy considerable", o "muy floreciente".[151] En abril de 1799 el gobernador afirmó que los españoles se llevaban cada año manufacturas británicas por un valor de un millón de libras esterlinas (*ca*. 4 440 000 pesos), una afirmación que repitió en 1800.[152] En un artículo acreditado que cubre los primeros cinco años de dominio británico, Keith Radhay calculó que el valor real del comercio español probablemente se situaba entre unas 630 mil libras (algo menos de 2 800 000 pesos) y la cifra proporcionada por Picton. Por su parte, el cálculo de Dauxion Lavaysse, de un valor de 1 600 000 libras (*ca*. 7 104 000 pesos) en 1802, parece a todas luces exagerado. No obstante, hasta la más baja de estas cifras indicaría que ya para 1800 Trinidad era "el segundo puerto libre entre las Indias occidentales británicas, tan sólo detrás de Jamaica, en función del volumen sus transacciones comerciales con Hispanoamérica".[153]

El comercio de Trinidad se realizaba principalmente con las provincias de Venezuela oriental y el Orinoco, si bien una pequeña parte se extendía hasta La Guaira. El centro principal era la provincia de Cumaná y quizás en especial el puerto de Barcelona, de cuyos comerciantes se decía que compraban manufacturas británicas por un valor de 400 mil pesos al año.[154] Si bien los propios británicos realizaban algo de contrabando, el

comercio descansaba casi por completo en manos de los españoles que comerciaban bajo licencia. Acerca de ellos, Picton reconoció que “no se rinden en actividad y empeño temerario ante ningún otro pueblo del mundo”.[155] Las embarcaciones empleadas eran por lo regular pequeñas lanchas o barcos, los cuales llegaban a Puerto España a razón de varios al día; así, se dijo que 873 lanchas españolas ingresaron tan sólo en 1804. Los principales artículos importados eran moneda, algodón, cacao y añil, ganado (en especial mulas y reses), y una variedad de provisiones. De estas mercancías, casi todas las primeras se reexportaban a Gran Bretaña, mientras que el ganado y los productos comestibles se quedaban en Trinidad o se exportaban a las colonias británicas vecinas, donde desempeñaron un papel importante en las economías de las islas. Las principales exportaciones británicas (más de 80% del total) eran textiles, principalmente algodones y linos, complementados por maquinaria para ingenios, ferretería y ron; así, “la pasión de los españoles por los artículos de Manchester es tan grande, que son capaces de correr cualquier riesgo para procurárselos”.[156] En sus primeros años el comercio fue hostigado de manera considerable por corsarios franceses y españoles que operaban desde bases en el golfo de Paria. Picton a menudo mencionaba y, aparentemente, exageraba la amenaza de los corsarios, y finalmente supervisó operaciones militares para expulsarlos de la región. Una amenaza de distinta naturaleza fue la confiscación de las embarcaciones españolas con licencia por parte de capitanes navales británicos, quienes argumentaban el mismo tipo de abusos del sistema de licencias que prevalecía en esta época en el Caribe occidental.[157] Los corsarios de las Islas de Sotavento y Nueva Escocia también se acechaban a las embarcaciones con licencia; en agosto de 1800, Alexander von Humboldt se embarcó de Barcelona a Cumaná en una lancha de contrabando, y

un corsario casi se lo llevó a Halifax, negándose a reconocer el pasaporte que su capitán había conseguido en Trinidad.[158]

Los datos detallados disponibles para el periodo de la Paz de Amiens en adelante parecen indicar cierta caída en el valor del comercio de Trinidad con respecto a años anteriores. El número de lanchas que ingresaron a Puerto España cayó a 674 en 1805, y a 406 en el año siguiente. El valor de las exportaciones británicas se estimó en 850 mil dólares en 1804, un millón en 1805, y 650 mil dólares en la primera mitad de 1806.[159] Otra fuente proporciona la cifra de 528 800 dólares para las exportaciones de 1808.[160] Los oficiales del puerto, por su parte, calcularon que las importaciones de las colonias españolas habían tenido un valor de 1 500 000 dólares en el año transcurrido hasta junio de 1804; de esta cifra, 700 mil consistían en moneda.[161] El valor de las importaciones registradas fue de unos 664 mil dólares en 1804, 859 mil en 1805, y 528 mil en la primera mitad de 1806. Sin embargo, es posible que los datos sobre las importaciones subestimen la verdadera situación, debido al hábito de los españoles de registrar las importaciones de plata por debajo de su valor real. (El mismo factor también explica el desequilibrio aparente entre las importaciones y las exportaciones.) El oficial naval en Puerto España observó que los españoles "invariablemente reportan menos [moneda] de la que traen", de manera que "con justicia puede suponerse que estas declaraciones están muy por debajo del valor real".[162] Un factor importante complementario en estos años, y que sitúa al comercio español en un contexto apropiado, fue la dependencia de Trinidad del comercio con los Estados Unidos desde una etapa muy temprana. Ya desde 1800, el gobernador Picton se vio obligado a permitir las importaciones de madera y provisiones de los Estados Unidos para suministro de la isla.[163] Su

sucesor, Thomas Hislop, fue reprendido en 1807 por permitir las importaciones de provisiones de los Estados Unidos y las exportaciones de azúcar a cambio, pero declaró que el comercio con los estadunidenses era 20 veces mayor que con cualquier otra región.[164] En todo caso, el comercio de Trinidad con Sudamérica se vio muy afectado por el comienzo del comercio directo desde Gran Bretaña y el estallido de las guerras de independencia en Venezuela a partir de 1810. El valor de las exportaciones aún se reportaba en más de 750 mil dólares en 1809, pero al cabo de los siguientes cinco años había caído a *ca*. 200 mil dólares, y para 1818 se había colapsado a menos de 30 mil.[165]

Otros dos territorios en el Caribe oriental recién conquistados por los británicos durante las guerras se convirtieron también en importantes centros para el comercio español, si bien, a diferencia de Trinidad, ninguno duró como posesión imperial. La colonia danesa de Saint Thomas en las Islas Vírgenes, entonces en la cima de su gran riqueza como centro de distribución de mercancías para el comercio neutral, fue capturada entre 1801 y 1802, y de nuevo en diciembre de 1807, cuando Dinamarca se alió con Francia.[166] En el momento de su captura en 1801 se tomaron medidas para salvaguardar el comercio con los españoles en la isla, que fue protegida "para provisiones y suministros indispensables".[167] El resultado de estas medidas es incierto: una autoridad escribió que durante la ocupación de 1801 a 1802 el comercio en Saint Thomas se "deprimió enormemente", si bien en otros lados se dijo que "el comercio […] no experimentó ninguna excesiva disminución".[168] Tras la segunda toma de la isla por parte de los británicos a finales de 1807, se tomaron medidas aún más amplias para garantizar la prosperidad del comercio español. Se invitó de vuelta a los españo-

les que habían huido a Puerto Rico durante el bloqueo, y el gobernador esperó su retorno “con grandes sumas de dinero que se habían llevado consigo”.[169] Si bien a Saint Thomas no se le otorgó un puerto libre, el régimen de aduana establecido allí era más liberal que el de otras colonias británicas, y el comercio se protegió al amparo de licencias como en otras islas británicas.[170] El comercio español de Saint Thomas se realizaba principalmente con Puerto Rico, Santo Domingo y Venezuela, y se basaba en el intercambio de plata y productos agrícolas por manufacturas británicas. En enero de 1808 se dijo que había en la isla artículos británicos disponibles con un valor de unas 500 mil libras (*ca*. 2 220 000 pesos), y se estimó el valor potencial del comercio en más de un millón de libras al año.[171] El siguiente mes de julio las importaciones de mercancías británicas, ya fuesen directas o de otras colonias de las Indias Occidentales, se estimaron en 700 mil libras (*ca*. 3 108 000 pesos) al año, y se sugirió que el valor potencial del comercio para los británicos pudo haber ascendido hasta 1 300 000 libras (*ca*. 5 772 000 pesos).[172] Desde mi punto de vista, estas cifras son excesivas; las exportaciones británicas totales a Saint Thomas en 1807, por ejemplo, habían alcanzado un monto (aún considerable) de 210 mil libras esterlinas (*ca*. 932 500 pesos).[173] Después de la paz entre Gran Bretaña y España de julio de 1808, la isla parece haber continuado siendo un centro relativamente importante para el comercio español, pero fue devuelta a Dinamarca en 1815.

Como Saint Thomas, la isla holandesa de Curazao fue tomada por Gran Bretaña a finales de 1800, cedida durante la paz, y luego retomada en 1807. Curazao había sido desde hacía mucho tiempo la base principal del comercio holandés de contrabando con los españoles, y no cabe prácticamente duda de que

este comercio fue el motivo principal detrás de la conquista británica. En 1801 se le otorgó rápidamente a la isla tanto un puerto libre (en Ámsterdam) como la autorización para comerciar con los españoles bajo licencia.[174] Durante este primer periodo de gobierno británico, el comercio floreció: en 21 meses, 187 barcos británicos y 361 españoles comerciaron en el puerto, y hasta 60 embarcaciones españolas llegaron a coincidir allí al mismo tiempo.[175] Inmediatamente después de la reconquista de la isla en 1807 se hicieron solicitudes para renovar el antiguo puerto libre y otros privilegios, y éstas se concedieron hacia principios de agosto del mismo año.[176] Se siguió debatiendo acerca de la organización o mejora del comercio, ya fuese por medio de impuestos más moderados, permisos para importar un mayor rango de productos agrícolas, o facilidades especiales para tratar con las islas vecinas de Aruba y Bonaire.[177] Se tienen pocos datos firmes sobre el comercio español en Curazao desde este momento hasta la paz angloespañola de julio de 1808, aunque se puede observar que se otorgaron 81 licencias para comerciar con las colonias españolas entre el 1 de enero y el 28 de abril de este último año.[178] Tan pronto se instauró la paz, se entablaron negociaciones por los gobernadores de Curazao que les consiguieron importantes privilegios fiscales y de otros tipos para comerciar con Venezuela.[179] Este comercio se mantuvo fuerte en 1809, pero declinó después debido a la competencia de los comerciantes estadunidenses, y (de nuevo como en el caso de Saint Thomas) se devolvió la isla a su antigua metrópoli al final de las guerras. Más allá de Curazao y Saint Thomas, las otras colonias extranjeras conquistadas durante estos años no parecen haber tenido ningún peso como centros para el comercio español, cualquiera que haya sido su importancia estratégica en otros ámbitos. La Martinica france-

sa, ocupada entre 1794 y marzo de 1802, tuvo poco comercio directo con los españoles, si bien es probable que se realizase algún tipo de comercio indirecto a través de Trinidad y otras posesiones británicas.[180] Las colonias continentales holandesas de Demerara, Esequibo y Berbice, capturadas en 1796 y ocupadas hasta 1802, tampoco desempeñaron un papel significativo como centros de distribución de mercancías para el comercio español, a pesar de las inversiones británicas considerables en plantaciones allí.[181]

El comercio con los españoles en las colonias británicas más antiguas en las Antillas Menores cayó rápidamente después de 1796, debido aparentemente sobre todo a la competencia de los territorios recién conquistados de Trinidad, Saint Thomas y Curazao. Granada, cuyo comercio había florecido tan notablemente al amparo de las regulaciones de los puertos libres desde mediados de la década de 1780, se vio particularmente afectada. Al cabo de pocos años se comentó de Granada que "Trinidad ha dañado extremadamente aquella rama del comercio de esta isla", y que "se ha sentido duramente la pérdida de aquel comercio que teníamos antes con Trinidad".[182] La presión de los comerciantes que sostenían relaciones con Granada llevó tanto a la concesión de un comercio bajo licencia a la isla en marzo de 1798, como al permiso general para comerciar entre los puertos libres y otras colonias británicas, emitido el mismo año.[183] El comercio bajo licencia comenzó el siguiente diciembre, con la llegada de tres barcos del Orinoco con mulas, y persistió después a un nivel moderado durante el periodo de las guerras. Como en el Caribe occidental, se denunciaban abusos del sistema por parte de los españoles, y se daban confiscaciones navales de españoles que portaban licencias.[184] Como sucedió en Bahamas, Granada fue testigo de una gran disputa so-

bre las cuotas impuestas por los funcionarios de aduanas a las embarcaciones españolas con licencia, una disputa que produjo buena parte de la información que poseemos sobre la operación del propio comercio bajo licencia.[185] Una característica peculiar de este periodo fue la propuesta que hizo a principios de 1805 un tal William Davis Robinson, un comerciante estadunidense que residía en ese entonces en Caracas. Robinson, quien tenía importantes contratos comerciales con las autoridades españolas, buscó un permiso para desarrollar un comercio extensivo entre Venezuela y Granada en barcos mercantes neutrales. Era optimista en cuanto a los beneficios de este plan, ya que calculaba el valor de las exportaciones venezolanas en casi cinco millones de pesos al año, y el valor potencial total de estos productos agrícolas para Gran Bretaña en "por lo menos 18 a 25 millones de dólares". Su propuesta de hecho fue aprobada por el gobernador Maitland, válida por seis meses a partir del 1 de agosto de 1805, pero era poco probable que fuese favorecida a largo plazo por el gobierno británico, y no parece haber prosperado.[186]

En estas circunstancias, y a pesar del sistema de licencias, el comercio español en Granada no pudo recuperar más que una fracción de su prosperidad de antes de la guerra. Para febrero de 1799, sólo nueve embarcaciones con licencia habían llegado a comerciar a St. George's; en 1801 "varias lanchas" entraron, mientras que en el último trimestre de 1804 las llegadas provenientes de las colonias españolas aumentaron a 10 embarcaciones.[187] En julio de 1805 un importante establecimiento comercial describió el comercio como "estancado" debido a que "ya no viene ningún español", y se dijo que una pequeña lancha de Margarita con mulas había sido la única llegada en varios meses.[188] En 1806 se dijo que el comercio con Puerto Rico ha-

bía cesado del todo, mientras que el gobernador todavía pudo describir el comercio como "esta rama del comercio aún por formarse (o más bien que se está formando ahora)".[189] Tenemos varios informes detallados sobre el comercio bajo licencia en Granada durante la guerra de 1804 a 1808, los cuales, si bien desmienten estas evaluaciones tan pesimistas, sí describen un comercio bastante disminuido. En los dos años de 1804 y 1805 las importaciones totales de Hispanoamérica alcanzaron un valor de sólo 152 680 dólares. De esta cifra, el ganado de distintos tipos y los cueros representaron más de 55%, y el añil casi 22%. Las exportaciones británicas que se hicieron a cambio, para las cuales no se registraron valores, consistieron principalmente en algodones, linos y ferretería, junto con una variedad típicamente amplia de exportaciones misceláneas, como cepillos de calzado, papelería, vidrios para ventanas y pintura. Granada ya comerciaba exclusivamente con Venezuela oriental (en especial con Barcelona, Cumaná y Margarita) y el Orinoco.[190] Las cuentas relativas a 1806 no asignan valores a los artículos intercambiados, pero muestran que las importaciones estuvieron dominadas por el cacao, las mulas y los cueros, mientras que el comercio de exportación se basó principalmente en textiles de lino y algodón (incluidas grandes cantidades de pañuelos).[191] Los datos para la primera mitad de 1807 sugieren una considerable caída en muchas importaciones, por ejemplo a sólo 10 mulas, si bien las importaciones de cueros aumentaron a más de 3 400; las exportaciones mostraron escasa variación con respecto a los años anteriores.[192] Es posible que el comercio español en Granada haya experimentado una modesta recuperación después de la paz de 1808; así, los informes para los primeros ocho meses de 1813 muestran que el valor total de las importaciones fue de poco más de 119 mil dólares, de lo que

más de 43 mil vinieron en dinero (del cual 70% en billetes).[193]

Posiblemente la única otra colonia con un comercio español de cierta relevancia haya sido Tobago, que fue devuelta a Francia en 1802 pero retomada (esta vez de manera definitiva) en julio de 1803. Después de cierto titubeo, se autorizó a Tobago comerciar con licencia en febrero de 1800, y después de su recaptura de manos de los franceses, su puerto libre fue restablecido bajo el Acta Consolidada de Puertos Libres de 1805.[194] El comercio de la isla se realizaba principalmente con Angostura en el Orinoco, y estaba basado en importaciones de ganado para uso local, complementadas por pequeñas cantidades de añil, algodón y cacao. Un reporte sugirió que hasta 20 embarcaciones al año comerciaban en Tobago, cuya tripulación se componía de "españoles, y una raza parte española parte indígena, mulatos y gente de color".[195] En cambio, los datos acerca del periodo de 1804 a 1806 señalan ingresos promedio provenientes de las "Indias Occidentales extranjeras" en su conjunto de sólo 10 barcos por año, con importaciones con un valor promedio de 10 mil libras (*ca*. 44 400 pesos) y exportaciones inferiores a cuatro mil libras (*ca*. 17 750 pesos).[196] Un informe diferente sugiere que sólo cinco barcos españoles entraron en 1804, los cuales trajeron 292 mulas, cinco mil cueros, y pequeñas cantidades de añil, algodón y piel, mientras que en 1805 un solo barco ingresó con un cargamento de 70 mulas.[197] Otros datos para el periodo de 1806 a 1808 indican una variedad más amplia de importaciones (que incluyeron tabaco, drogas, arroz, y carne de res) y quizá cierto crecimiento en el comercio en general, si bien los volúmenes globales continuaron siendo muy modestos.[198] Cabe destacar que, de manera única, la mayoría de las fuentes concuerdan en que las importaciones a Tobago se pagaban casi exclusivamente con moneda, y no mediante la ex-

portación de manufacturas británicas; así, sir William Young observó que “en los tres años de mi gobierno, sólo he conocido dos excepciones; un español que se llevó 14 toneles de ron, y otro media docena de baúles con sombreros, calzado y algodones”. Como sucedió en otras islas británicas, el comercio español de Tobago fue mínimo de cara a su intercambio con los Estados Unidos; en 1807, por ejemplo, el valor otorgado a las importaciones de Hispanoamérica fue de 7 626 libras (*ca*. 33 850 pesos), mientras que el valor de las importaciones registradas de los Estados Unidos superó las 105 mil libras (*ca*. 466 mil pesos).[199] No cabe duda de que el comercio español de la isla fue modesto debido principalmente a la competencia de Trinidad y de otros lados, si bien Young culpó a los cambios repetidos de soberanía por impedir el curso natural de su desarrollo económico y comercial.

El sistema de licencias se completó con su ampliación a Tórtola en las Islas Vírgenes en 1806, en el contexto de los intentos británicos por fomentar el comercio con St. Domingue, ya independiente. Tórtola había conseguido su puerto libre, en Road Harbour, en 1802, como resultado de una presión sostenida por parte de los representantes de la isla, quienes enfatizaron de manera especial su capacidad para competir con la colonia danesa de Saint Thomas. En los años siguientes el agente muy activo de la isla, Patrick Colquhoun, continuó presionando para obtener mayores privilegios y alentar el comercio, esfuerzos que dieron un modesto fruto en 1806 con un permiso para importar azúcar y café extranjeros libres de impuestos a Road Harbour.[200] Las expectativas iniciales acerca del comercio de Tórtola, empero, sufrieron un desengaño serio: en los primeros tres meses que siguieron al establecimiento del comercio bajo licencia se solicitaron únicamente dos licencias para comerciar

con las colonias españolas, y otras dos para St. Domingue.[201] La captura británica de Saint Thomas poco tiempo después, con sus muy superiores puerto e infraestructura comercial, frenó luego cualquier posibilidad de que Tórtola llegara a ser una plaza importante para el comercio.[202]

Tórtola fue la última colonia británica a la que se autorizó comerciar con los españoles por medio del sistema de licencias. Los británicos eran reacios a extender el sistema a todas las colonias pequeñas, cuando además se entendió que la legalización del comercio entre los puertos libres y otras islas británicas en 1798 obvió la necesidad de hacerlo.[203] Es muy poca la evidencia de cualquier tipo que ha salido a la luz acerca del comercio por parte de los españoles en el resto de las Antillas Menores durante este periodo. Dominica, cuya solicitud para establecer un comercio bajo licencias fue rechazada en 1797, mantuvo cierto comercio, pero de niveles muy bajos y con tendencia a disminuir.[204] Si bien entraron cinco barcos a Roseau provenientes de Sudamérica en el último trimestre de 1804, no hay evidencia de ninguna transacción comercial de este tipo en la primera mitad de 1807.[205] Mientras tanto, se decía que islas como Barbados, San Vicente y Antigua proporcionaban parte de las manufacturas británicas que se vendían a los españoles en Trinidad, y se quedaban a cambio con grandes cargamentos de ganado, vitales para sus economías.[206] Sin embargo, en términos generales los vigorosos comercios que subsistían todavía en Trinidad y Saint Thomas eran más bien la excepción a la regla. El papel histórico que desempeñaron las pequeñas islas del Caribe oriental, como importantes centros de distribución de mercancías para el comercio entre Gran Bretaña y los territorios hispanohablantes continentales e insulares, estaba llegando rápidamente a su fin.

NOTAS AL PIE

[1] Simón de las Casas al Príncipe de la Paz, Londres, 10 de junio de 1796, A.H.N., Estado, 4244.

[2] Cédula Real impresa, San Lorenzo, 7 de octubre de 1796; existe una copia de este decreto en la pequeña colección titulada "Documentos Importantes", Biblioteca de la Región Militar Sur, Sevilla.

[3] Becker, *España e Inglaterra*, p. 58. Sin embargo, no todas las operaciones de esta etapa temprana favorecieron a los británicos, quienes también sufrieron derrotas en Tenerife y Puerto Rico.

[4] Fisher, "Commerce and Imperial Decline", pp. 462-463.

[5] Elaborado con base en Fisher, "Commerce and Imperial Decline", pp. 471-473.

[6] García-Baquero, *Comercio colonial*, pp. 48-50, 59-60; Fisher, "Commerce and Imperial Decline", p. 474.

[7] Jones, "Historical Study", p. 59.

[8] Cuenca-Esteban, "British 'Ghost' Exports", tabla V, p. 83.

[9] Cuenca-Esteban, "British 'Ghost' Exports" tabla VI, p. 86; Prados de la Escosura, "El comercio hispano-británico", cuadros A-1 a A-3, pp. 141-149.

[10] Véase cap. 6 más adelante.

[11] Robert Hunt al Duque de Portland, Nueva Providencia, 5 de junio de 1797, N.A., C.O. 23/36, ff. 69-71v.

[12] Almirante sir Hyde Parker a Evan Nepean, *Abergavenny*, Port Royal, Jamaica, 17 de octubre de 1799, N.A., A.D.M. 1/249, núm. 49, y el mismo al mismo, 20 de febrero de 1800, N.A., A.D.M. 1/250, núm. 8.

[13] Branciforte a Pedro Varela, Ciudad de México, 3 de julio de 1797, A.G.N.M., Correspondencia de virreyes, 186, ff. 187-189; Branciforte al Príncipe de la Paz, Ciudad de México, 3 de julio de 1797, A.G.N.M., Correspondencia de virreyes, 188, f. 194.

[14] Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz*, p. 263; Fisher, "Commerce and Imperial Decline", p. 463.

[15] Vicente Linares, *Acta*, 18 de agosto de 1799, ff. 60-69v de "Testimonio de los Autos creados sobre establecer en la Provincia de Venezuela y Caracas comercio con el estrangero", A.G.I., Caracas, 117.

[16] McFarlane, *Colombia before Independence*, p. 302.

[17] Armytage, *The Free Port System*, pp. 95-96.

[18] Office of Correspondence, Spanish Town, Jamaica, 15 de mayo de 1797, N.A., C. O. 137/98, ff. 412-413v.

[19] Conde de Balcarres al Duque de Portland, Jamaica, 4 de julio de 1797, N.A., C. O. 137/98, ff. 258-259.

[20] Office of Correspondence a Robert Jewell, Spanish Town, 15 de mayo de 1797; Balcarres a Portland, Jamaica, 4 de julio de 1797, ambos en N.A., C. O. 137/98, ff. 258-259, 412-413v.

[21] Véase en particular "Trinidada-Minute on the Draft of Instruction", 21 de junio de 1797, N.A., B. T. 5/10, ff. 198v-199.

[22] "Jamaica-Resolution of the Committee", minuta del 3 de noviembre de 1797, N.A., B.T. 5/ 11, ff. 7-8.

[23] Instrucciones, St. James, 20 de noviembre de 1797, y carta que lo acompaña, Portland a Balcarres, Whitehall, 22 de noviembre de 1797, ambos en N.A., C. O. 137/98, ff. 375-379; Portland al presidente Robert Hunt, Whitehall, Londres, 22 de noviembre de 1797, N.A., C. O. 23/36, ff. 115-116.

[24] Fragmento de una carta, Kingston, 4 de marzo de 1798, N.A., B. T. 1/16, f. 98.

[25] Fragmento, Hunt a John Brickwood, Nueva Providencia, 1 de marzo de 1798, N.A., B.T. 1/ 16, ff. 96-v.

[26] Instrucciones, St. James, 28 de marzo de 1798, adjunto de Portland al gobernador Dowdeswell, Whitehall, Londres, 28 de marzo de 1798, N.A., C. O. 23 /37, ff. 94-v; Armytage, *The Free Port System*, p. 101.

[27] 38 Geo. 3 cap. 39; Armytage, *The Free Port System*, p. 102.

[28] Hunt a Portland, Nassau, 28 de febrero de 1798, y traducción de un fragmento del Conde de Santa Clara a Hunt, 4 de abril de 1798, ambos en N.A., C. O. 23/37, ff. 97-98, 149-v.

[29] Véase Ajequiezcane, "British Trade with the Spanish Colonies", publicado originalmente en el *Jornal Económico Mercantil de Veracruz*, núms. 146-149, 24-27 de julio de 1806. Una descripción notable que permaneció inédita hasta los años sesenta del siglo XX es la de Narváez y de la Torre, "Discurso del Mariscal de Campo…", pp. 76ff.; Depons, *Travels in South America*, 2, pp. 55-58, se publicó fuera de la región.

[30] Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, p. 496.

[31] Parecer del Señor Fiscal, Caracas, 5 de noviembre de 1799, y Voto consultivo de la Real Audiencia, Caracas, 13 de noviembre de 1799, ambos en "Testimonio de los Autos creados sobre establecer en la Provincia de Venezuela […] comercio con el extranjero", A.G.I., Caracas, 117, ff. 96-110v, 110v-117v.

[32] Pombo, "Informe del Real Tribunal del Consulado", pp. 14-16.

[33] Pombo, "Informe del Real Tribunal del Consulado", pp. 23-40; también del mismo autor, "Memoria sobre el contrabando", pp. 71-99.

[34] Oficiales del Consulado a Miguel Cayetano Soler, Caracas, 29 de mayo de 1801, A.G.I., Caracas, 920.

[35] Valentín de Foronda a Pedro Cevallos, Filadelfia, 23 de agosto de 1804, A.H.N., Estado, 6175.

[36] Walton, *Present State of the Spanish Colonies*, 2, pp. 168-169; también Depons, *Travels in South America*, 2, pp. 56-58.

[37] Véase en particular Mendinueta a Saavedra, Santa Fe, 19 de julio de 1798, y material relacionado, copias en A.G.I., Santa Fe, 647; Indiferente, 2466. Para febrero de 1799, el propio Mendinueta se había convencido de la necesidad de permitir el comercio español con las colonias vecinas, neutrales o extranjeras; no obstante, sus propuestas fueron víctimas de la abolición general del comercio neutral en abril del mismo año.

[38] Pombo, "Informe del Real Tribunal del Consulado", pp. 14-16.

[39] Hyde Parker a Evan Nepean, *Abergavenny*, Port Royal Harbour, 8 de octubre de 1799; Parker a Nepean, *Queen*, Port Royal Harbour, 7 de diciembre de 1799, ambos en N.A., A.D.M., 1/249, núms. 43 y 57.

[40] Balcarres calificó las acusaciones de Parker como "completamente infundadas en los hechos, y que nunca tuvieron ni sombra de existencia"; Parker consideró esta expresión como "extremadamente indecente e irrespetuosa", y prueba de la "insolencia aunada a la arrogancia". La correspondencia en cuestión puede consultarse en N.A., A.D.M. 1/249, A.D.M. 1/250, y C. O. 137/104; véase también Kup, "Alexander Lindsay", pp. 347, 350-355. Los documentos de los "Crawford Muniments" mencionados por Kup, que duplican la serie citada aquí, se conservan actualmente en la Biblioteca Nacional de Escocia.

[41] Dowdeswell a Portland, Government House, Bahamas, 1 de mayo de 1800, N.A., C.O. 23/39, ff. 121-122v; véase también la declaración jurada de Benjamin Waterhouse, fechada en Jamaica, 27 de enero de 1800, adjunta a Parker a Nepean, *Queen*, Port Royal, 28 de enero de 1800, N.A., A.D.M. 1/250, núm. 5.

[42] Loring a Parker, *Carnatic*, cerca de Cabo Antonio, 30 de abril de 1799, N.A., A.D.M. 1/250, sigue a núm. 37.

[43] Para estos casos véase Robert Plampin a Parker, *Lowestoffe*, Port Royal, 20 de octubre de 1799, N.A., A.D.M. 1/249, sigue a núm. 50.

[44] R. W. Otway a Parker, *Trent*, Port Royal, 13 de noviembre de 1799, N.A., A.D.M. 1/249, sigue a núm. 53.

[45] Balcarres a Portland, Jamaica, 26 de mayo de 1800, N.A., C. O. 137/104, ff. 150-v.

[46] Véanse los ejemplos comentados en el adjunto a Parker a Nepean, *Abergavenny*, Port Royal Harbour, 17 de octubre de 1799, N.A., A.D.M. 1/249, núm. 49, y Parker a Nepean, *Abergavenny*, Port Royal Harbour, 20 de febrero de 1800, N.A., A.D.M. 1/250, núm. 8.

[47] "Draft of Circular" a Balcarres y Dowdeswell, Whitehall, 6 de enero de 1800, N.A., C.O. 137/103, ff. 3-6v.

[48] Petición de los habitantes de Nueva Providencia al presidente Hunt, Nassau, mayo de 1801, N.A., C.O. 23/40, ff. 118-v; Balcarres a Portland, Jamaica, 29 de octubre de 1799, N.A., C.O. 137/103, ff. 48-49v.

[49] Memorial de los mercaderes y comerciantes de Nassau, 3 de junio de 1799, N.A., C.O. 23/38, ff. 236-237.

[50] "Bahamas-Memorial of Stephen Haven Esq.", Minuta del 9 de noviembre de 1799, N.A., B.T. 5/11, ff. 187-v.

[51] *Report from the Committee…* (St. Jago de la Vega: 1800), copia en N.A., C.O. 137/103, ff. 228-235v.

[52] Presidente Hunt a lord Pelham, Govt. House, Nassau, 20 de noviembre de 1801, N.A., C.O. 23/40, ff. 58-60v.

[53] Las peticiones escocesas están en N.A., B.T. 1/19, ff. 199-206v. La producción escocesa de tela para los mercados hispanoamericanos creció en los últimos años del siglo XVIII, y remplazó a los textiles continentales, cuya importación a través de Norteamérica se interrumpió debido a los ataques de los corsarios franceses en contra de las embarcaciones americanas; véase por ejemplo el testimonio de Kirkman Finlay, 20 de mayo de 1812, en *Parliamentary Papers…*, p. 404.

[54] Kup, "Alexander Lindsay", pp. 354-355.

[55] Fragmento de una carta, Nassau, 17 de julio de 1799, adjunta a Buchanan, Steven & Co. a Evan Nepean, Glasgow, 16 de septiembre de 1799, N.A., ADM. 1/250, sigue a núm. 13.

[56] Véanse las Minutas del Consejo, 10 de mayo de 1800, N.A., C.O. 137/104, ff. 114-123.

[57] Minutas del Consejo, 10 de mayo de 1800, N.A., C.O. 137/104, ff. 114-123.

[58] Memorial de los mercaderes y comerciantes de Nassau, 3 de junio de 1799, y José Gato a Dowdeswell, Veracruz, 7 de junio de 1799, ambos en N.A., C.O. 23/38, ff. 236-237, 258-v; Parker a Nepean, *Queen*, Port Royal, 7 de diciembre de 1799, N.A., A.D.M. 1/249, núm. 57, véase también anexo C de la misma carta.

[59] Petición de Robert Read de Nassau, s.l., 21 de diciembre de 1801, N.A., B.T. 1/19, ff. 421-v.

[60] Apéndice estadístico, tabla A7.

[61] Estas cifras provienen de datos en *Votes of the Honorable House…* (Nassau: 1800), en N.A., C.O. 23/39, véanse ff. 279-280; Memorial de los mercaderes relacionados con Bahamas, Londres, julio de 1800, N.A., C.O. 23/40, ff. 105-106, y los informes comerciales en N.A., C.O. 23/39, ff. 152-154.

[62] Véanse las notas de los reportes de la Casa de la Aduana para la segunda mitad de 1799 citadas en la nota anterior; en otro lugar se apuntó que "los españoles no son afectos a reportar la cantidad de dólares que importan, y se considera adecuado no presionarlos en ese sentido"; nota sobre el reporte en N.A., C.O. 23/38, f. 199.

[63] "A List of Vessells…", Nassau, 17 de mayo de 1800, y Nathaniel Hale a John King, Nassau, 3 de junio de 1800, ambos en N.A., C.O. 23/39, ff. 147, 353.

[64] Anónimo (ed.), *Instrucciones que los virreyes de Nueva España dejaron a sus sucesores...*, p. 205.

[65] Depons, *Travels in South America*, 2, pp. 55-58.

[66] Véase en especial el "Humble Memorial" de William Robinson, s.l., s.f. [1805], N.A., B.T. 1/28, ff. 265-290v, específicamente ff. 277-v. Éste llega a afirmar que "en Jamaica, en particular, la obsesión era tan grande que llegó a arruinar algunas de las mejores casas comerciales de la Colonia".

[67] Memorial de los mercaderes de Kingston, Kingston, 16 de noviembre de 1807, N.A., C.O. 137/119, ff. 203-v; comentado por Jones, "Historical Study", pp. 149-151.

[68] Hunt a lord Pelham, Govt. House, Nassau, N.A., C.O. 23/40, ff. 58-60v; para el colapso de las exportaciones de los Estados Unidos a Hispanoamérica durante la Paz, véase Cuenca-Esteban, "The United States Balance of Payments", p. 32; Coatsworth, "American Trade with European Colonies", p. 253.

[69] Para los años 1803 a 1804, véase en particular "An Account of the following articles […] which have been imported in the year 1803, in the several Free Ports…", N.A., C.O. 318/1, f. 82; "General State of the Imports and Exports", N.A., C.O. 137/116, f. 112, y seis adjuntos, Bahamas, 7 de junio de 1806, N.A., C.O. 24/12, ff. 92-93.

[70] Vincent Gray a James Madison, La Habana, 29 de octubre de 1802, y Gray a Madison, La Habana, 10 de noviembre de 1802, ambos en N.A.W., R.G. 59, M.899, rollo 1.

[71] Young, *The West-lndia Common-Place Book*, pp. 181-182, 184-185.

[72] John Moss (en lugar de James Moss) a Martín de Garay, Liverpool, 13 de junio de 1809, adjunto a Juan Ruiz de Apodaca a de Garay, Londres, 28 de junio de 1809, A.H.N., Estado, 5459.

[73] Charles Cameron al Conde de Camden, Nueva Providencia, 11 de noviembre de 1804, y traducción de Cédula Real, Aranjuez, 22 de abril de 1804, ambos en N.A., B.T. 1/ 24, ff. 320v-325v, 329-v.

[74] Gray a Madison, La Habana, 2 de enero, 14 de enero y 6 de febrero de 1805, todos en N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 1.

[75] Véanse los documentos en N.A., B.T. 1/21, ff. 17-18v, 23-28v, 311-318v; B.T. 5/13, f. 109v, y B. T. 5/14, ff. 81, 105, 112v-117v. El coronel Thomas Brown previó que el comercio entre la Isla Crooked y Cuba Oriental alcanzaría las 300 mil libras (*ca*. 1 332 000 pesos) anuales; un tal señor Moss pensó que las importaciones de plata tendrían un valor de 1 500 000 dólares al año.

[76] "Jamaica-Carta de E. P. Lyon Esq.", Minuta del 16 de abril de 1804, N.A., B.T. 5/14, ff. 123-v; vicegobernador Nugent a John Sullivan, Jamaica, 8 de marzo de 1804, N.A., P.R.O. 30/42-9/13.

[77] 45 Geo. 3 Cap. 57; Armytage, *The Free Port System*, apéndice 1.

[78] Young, *The West-lndia Common-Place Book*, p. 188.

[79] Burdon, *Archives of British Honduras*, 2, p. 78; "Honduras-Information given by Mr Dyer", Minuta del 21 de marzo de 1807, N.A., B.T. 5/17, f. 91v; informes navales en N.A., B.T. 1/40, ff. 93-97.

[80] Memoriales fechados en Glasgow y Perth, junio y julio de 1803, N.A., B.T. 1/22, ff. 299-303.

[81] Véanse las discusiones en N.A., B.T. 5/14, ff. 51v-56v, 58-v; B.T. 1/22, f. 32; análisis útil en Jones, "Historical Study", pp. 73-75.

[82] William Taylor *et al.* a George Hibbert *et al.*, Kingston, 21 de diciembre de 1803, y anexos, N.A., B.T. 1/23, ff. 37-46.

[83] Narváez y la Torre, "Discurso del Mariscal de Campo", pp. 76-79, con traducciones al español de los decretos británicos y material relacionado, pp. 113-120.

[84] Antonio Amar y Borbón a Miguel Soler, Santa Fe, 7 de diciembre de 1806, copias en A.G.I., Santa Fe, 653 960.

[85] Véase en particular Amar a Soler, Santa Fe, 20 de abril de 1807, A.G.I., Santa Fe, 654.

[86] Armytage, *The Free Port System*, p. 106.

[87] "Minutes of a Committee", julio de 1808, N.A., B.T. 1/41, ff. 115-120v; Thomas Hughan *et al.* a la Cámara de Comercio, Billiter Square, Londres, 25 de enero de 1809, y Registro de una junta de mercaderes, Kingston, julio de 1808, ambos en N.A., B.T. 1/ 44, ff. 138-v, 142-150.

[88] La serie extensa de documentos clave para estos acontecimientos está en N.A., B.T. 1/38, a partir de la f. 192; también existen documentos relacionados en N.A., B.T. 1/39 y B.T. 5/18.

[89] Jones, "Historical Study", p. 156.

[90] Young, *The West-India Common-Place Book*, pp. 181-182; Jones, "Historical Study", pp. 78-79.

[91] "General State of the lmports and Exports […] commencing the 5th day of January 1804, and ending the 5th day of January 1806", N.A., C.O. 137/116, f. 112; los informes de Jamaica para 1806 están en N.A., C.O. 137/116, ff. 312-314; C.O. 137/ 118, ff. 75-80.

[92] Los barcos británicos comerciaban de manera casi exclusiva en Kingston, y evitaban los puertos libres menos importantes de Jamaica.

[93] Este cálculo, por parte de George Rose, se cita en Crouzet, *L'Économie britannique*, p. 159.

[94] Renny, *An History of Jamaica*, p. 126.

[95] "Minutes of a Committee", julio de 1808, N.A., B.T. 1/41, ff. 115-120v; Horsfall, "The West lndian Trade", p. 177; Jones, "Historical Study", pp. 154-155.

[96] "Memorial and petition of the merchants of Kingston", s.l., N.A., B.T. 1/41, ff. 116v-117.

[97] “Si el actual embargo en América continúa por más tiempo, es probable que el comercio con las colonias españolas aumente”; “Extract of the votes and proceedings…”, Bahamas, 22 de febrero de 1808, N.A., B.T. 1/ 38, ff. 313-v. Acerca de este punto, véase también Crouzet, *L'Économie britannique*, pp. 318-319; y sobre el embargo, Frankel, “The 1807-1809 Embargo”.

[98] Armytage, *The Free Port System*, pp. 124-128, ofrece un breve estudio que cubre los 15 años que siguieron a la Paz.

[99] A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 13-24v, párrafo 6. Una versión preliminar de esta sección se publicó como Pearce, “*Rescates* and Anglo-Spanish Trade in the Caribbean”.

[100] Wright, ‘Rescates’, p. 335.

[101] Pares, *War and Trade in the West Indies*, p. 26.

[102] Orden Real para el intendente de La Habana, Aranjuez, 18 de abril de 1782, A.N.C., Asuntos Políticos, leg. 3, núm. 41.

[103] Vicente Risel al Conde de Lerena, La Habana, 30 de junio de 1791, A.G.I., Santo Domingo, 2189.

[104] Joseph de Ezpeleta a Diego de Gardoqui, Santa Fe, 19 de septiembre de 1795, A.G.I., Santa Fe, 644; documentación relacionada en A.G.N.C., Colonia: Negocios Exteriores, vol. 3, ff. 198-211, y en A.G.I., Santa Fe, 958.

[105] De Castro a Soler, Puerto Rico, 15 de octubre de 1799, A.G.I., Santo Domingo, 2318, y el informe que lo acompaña.

[106] Consulado a Gardoqui, La Habana, 11 de diciembre de 1796, A.G.I., Santo Domingo, 2191.

[107] El decreto se discute en Ortiz de la Tabla Ducasse, *Memorias*, p. 217; José de Azanza a Soler, Ciudad de México, 28 de noviembre de 1799, A.G.I., México, 2510; Contaduría principal de Mérida a Intendente, Mérida, 15 de mayo de 1801, en un reporte marcado “Superior Gobierno, Año de 1803. Testimonio del Expediente sobre Parlamentarios despachados por el Gobierno de Yucatán…”, A.G.I., México, 2512.

[108] Abstracto de traducción de Santa Clara a Hunt, 4 de abril de 1798, N.A., C.O. 23/37, ff. 149-v.

[109] Informe marcado “Superior Govierno, Año 1799. Quaderno 1°. Testimonio del Expediente formado sobre arribada a Campeche de la Goleta San José…”, A.G.I., México, 2509. El pase está en ff. 4v-5; la licencia de Balcarres está en ff. 141-142.

[110] “Superior Gobierno”, ff. 78, 106v-109.

[111] A.N.C., Miscelánea de libros, núms. 2787, 6737 (1798); 2787, 2518, 2021 (1799); 2787, 2519, 2766 (1800); 1950 (1801); 1986, 2521 (1805); 6797, 1811 (1806); 6797, 2523 (1807); 2645, 2061 (1808); 2645 (1809). El primer año de la secuencia es 1798; los registros de 1800 y 1809 están menos completos, y los de 1802-1804 son

apenas fragmentarios. Quisiera agradecer a Manuel Barcia por darme a conocer la existencia de estos libros.

[112] Consulté un tiraje largo del *Papel Periódico* del año 1799 en la Biblioteca Nacional en La Habana.

[113] *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, p. 509 ("Grandes Indias" por supuesto que se refiere a artículos de la India Oriental).

[114] Carta a la Junta del Consulado, Veracruz, 6 de febrero de 1804, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 37-44.

[115] Consulado de México, *Recopilación de noticias sobre el comercio de contrabando*, p. 656.

[116] López Cancelada, *Ruina de la Nueva España*, pp. 38-39.

[117] Informe marcado "Año de 1801. Dn Antonio de la Torre […] sobre varias representaciones…", A.G.I., México, 2509; otros documentos importantes en A.G.I, México, 2510, y véase Anónimo, *Instrucciones*, p. 205. Santa Cruz en ocasiones aparece como Clemente (más que Francisco) en estos documentos.

[118] Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz*, pp. 206-207, 291, 327-329; Galbis Díez, "Miguel José de Azanza", pp. 6-7, 59-60; Marichal, *La bancarrota del virreinato*, pp. 222-223; también Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña y la Independencia de México*, pp. 194-195; Souto Mantecón, *Mar abierto*, pp. 187-190.

[119] Bultos marcados "No. 4. Carpeta quarta. Contiene trece documentos…", y "No. 6. Carpeta sexta. Contiene siete documentos…", ambos en A.G.I., México, 2841; otros documentos importantes en A.G.I., México, 2512; registros de barcos en A.G.N.M., Correspondencia de diversas autoridades, leg. 59, exp. 94, ff. 363, 368; Anónimo, *Instrucciones*, pp. 207-208.

[120] Consulado a Félix Berenguer de Marquina, Veracruz, 8 de junio de 1801, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 47-50v; copia como adjunto núm. 11 a Consulado a la Corona, Veracruz, 1 de marzo de 1809, A.G.I., México, 2997.

[121] Azanza a Soler, Ciudad de México, 27 de octubre de 1799, A.G.I., México, 2510; registro de barco en A.G.N.M., Correspondencia de diversas autoridades, vol. 56, exp. 82, f. 186.

[122] Galbis Díez, "Miguel José de Azanza", p. 53; Souto Mantecón, *Mar abierto*, pp. 187-188; Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz*, p. 312.

[123] Véase por ejemplo la copia de Alexandro Ramos al Gobernador, Veracruz, 21 de febrero de 1801, A.G.N.M., Correspondencia de diversas autoridades, vol. 58, exp. 22, ff. 105-v.

[124] Consejo de Indias en Sala de Justicia, Madrid, 27 de julio de 1803, A.G.I., México, 2511; Rodríguez del Valle, "Félix Berenguer de Marquina", p. 139.

[125] José de Iturrigaray a Soler, Ciudad de México, 27 de agosto de 1804, A.G.I., México, 2512.

[126] Iturrigaray a Soler, Ciudad de México, 27 de diciembre de 1803, que acompaña un informe marcado "Superior Gobierno, Año de 1803. Testimonio del Expediente sobre Parlamentarios despachados por el Gobierno de Yucatán, a los Establecimientos Yngleses", A.G.I., México, 2512; acerca de los comerciantes y almacenistas británicos que hablaban español, véase la declaración de Bernardo Martín, fechada en Campeche, 6 de agosto de 1801, en este informe.

[127] Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz*, p. 332.

[128] Copia, José Fernández Pérez al gobernador, Veracruz, 2 de octubre de 1801, A.G.N.M., Correspondencia de diversas autoridades, leg. 59, exp. 56, f. 213.

[129] Informe marcado "Sup.or Gov.no. Año de 1801. Testimonio del Expediente formado […] en el cargamento de la Fragata *Asturiana* sobre rescate", en A.G.I., México, 2512 (para la opinión del fiscal de la Corona, véase "El Fiscal de Real Hacienda dice…", Ciudad de México, 30 de junio de 1801, ff. 38v-40v, en este informe); registros de barcos en A.G.N.M., Correspondencia de diversas autoridades, vol. 58, exp. 47, ff. 203-205v; exp. 56, ff. 229-230v; exp. 73, ff. 300-301; leg. 59, exp. 56, ff. 213-214v; también José Ygnacio de la Torre, Madrid, 15 de julio de 1803, A.G.I., México, 2512.

[130] José de Monseñé a Francisco de Arrillaga, Jamaica, 10 de marzo de 1802, ff. 5v-6v, en un informe marcado "Sup.or Gov.no. Año de 1803. Testimonio del Expediente formado a instancia de D. Francisco Arrillaga…", A.G.I., México, 2512.

[131] Informe marcado "Sup.or Gov.no. Año de 1803. Testimonio del Expediente formado a instancia de D. Francisco Arrillaga…", y los breves reportes que lo acompañan de dos viajes del *Paulina* y el *Casto*, todos en A.G.I., México, 2512; registros de barcos en A.G.N.M., Consulado, vol. 50, ff. 82-83; Consulado, vol. 172, exp. 21, f. 281; Marina, vol. 197, p. 100, f. 321; también una nota sin firma, Ciudad de México, 24 de octubre de 1804, A.G.N.M., Marina, vol. 170, exp. 3, ff. 102-104v.

[132] Referencias en nota sin firma, Ciudad de México, 24 de octubre de 1804, y declaración del fiscal de la Corona, Ciudad de México, 31 de mayo de 1803, ambos en A.G.N.M., Marina, vol. 170, exp. 3, ff. 89-98, 102-104v; registro de barco en A.G.N.M., Correspondencia de diversas autoridades, leg. 59, exp. 92, ff. 357-588.

[133] Wilson, "Commerce in Disguise", p. 115.

[134] George Nugent a John Sullivan, Jamaica, 8 de marzo de 1804, N.A., B.T. 1/23, ff. 250-251.

[135] Portland al gobernador William Dowdeswell, Londres, 17 de agosto de 1798, N.A., C. O. 23/37, ff. 157-162; Dowdeswell a Portland, Govt. House, Bahamas, 7 de enero de 1799, N.A., C.O. 23/38, ff. 46-v.

[136] Memorial de los mercaderes de Kingston, Kingston, 16 de noviembre de 1807, N.A., C.O. 137/119, ff. 203-v; comentado por Jones, "Historical Study", pp. 149-151.

[137] John Morton a James Madison, La Habana, 11 de diciembre de 1801, N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 1.

[138] Copia de William Billings a Madison, Nueva York, 21 de mayo de 1801, N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 1.

[139] Madison a Monroe, Departamento de Estado, 12 de abril de 1805, *American State Papers*, 3, pp. 101-103; Goebel, "British Trade to the Spanish Colonies", p. 293.

[140] Consulado de Cádiz a Soler, Cádiz, 6 de abril de 1799, A.G.I., Indiferente, 2466.

[141] Bando impreso, Ciudad de México, 27 de octubre de 1801, A.G.N.M., Bandos, vol. 22, exp. 34, f. 107; véase también de Castro a Soler, Puerto Rico, 2 de octubre de 1801, A.G.I., Santo Domingo, 2319.

[142] Príncipe de la Paz a Soler, San Lorenzo, 30 de octubre de 1805, A.G.I., México, 2513.

[143] Las referencias a los rescates durante la segunda guerra parecen confundir las operaciones de rescate con el nuevo comercio directo que se llevó a cabo a partir 1806 desde Jamaica como resultado del contrato de Gordon y Murphy; véase por ejemplo Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz*, p. 332. Acerca de Gordon y Murphy, véase el capítulo 6 más adelante.

[144] Véase por ejemplo "Sobre la suspensión de permisos para conducir [...] géneros ingleses procedentes de presas", y "Oficio del Sr Presidente de Goatemala", ambos en A.N.C., leg. 379, núms. 17, 28.

[145] *Votes of the Honorable House...* (Nassau: 1800), en N.A., C.O. 23/39, véanse ff. 279-280.

[146] Reproducido en Fraser, *History of Trinidad*, 1, pp. 124-127.

[147] Estas instrucciones se reproducen parcialmente en Carmichael, *History of [...] Trinidad and Tobago*, pp. 45-46.

[148] La proclamación, fechada en Puerto España, 26 de junio de 1797, está publicada (con divergencias en los textos) en Walton, *An Exposé on the Dissentions*, apéndices i-ii, doc. A, y Fraser, *History of Trinidad*, 1, pp. 122-123.

[149] Véase en particular "Trinidada-Minute on the Draft of Instruction", 21 de junio de 1797, N.A., B.T. 5/10, ff. 198v-199.

[150] William Young al Conde de Bathurst, Trinidad, 28 de septiembre de 1822, N.A., Cust. 34/828.

[151] Picton [a Dundas], Puerto España, 28 de junio de 1797, N.A., C.O. 296/1, ff. 8-v. La correspondencia clave puede encontrarse en este volumen y (para 1799) en B.L., Add. Mss., 36 870.

[152] Picton a Dundas, Trinidad, 21 de abril de 1799, B.L., Add. Mss. 36 870, ff. 16v-18v; y "Memorandum Trinidada", 1800, B.L., Add. Mss. 38 356, ff. 5-6.

[153] Radhay, "Contraband between Eastern Venezuela and Trinidad", pp. 33-34, 41; Dauxion Lavaysse, *Voyage aux Iles de Trinidad*, pp. 93 y lxxxi-lxxxiii, apéndice 1.

[154] Dauxion Lavaysse, *Voyage aux Iles de Trinidad*, en particular pp. 29-35.

[155] Picton a Hobart, Trinidad, 18 de febrero de 1802, N.A., C.O., 296/1, ff. 60-64.

[156] Anónimo, “Description of the Province of Caracas” [1797], N.A., C.O. 296/1, ff. 13-16.

[157] Radhay, “Contraband between Eastern Venezuela and Trinidad”, *passim*; Fraser, *History of Trinidad*, 1, p. 129.

[158] Humboldt, *Personal Narrative of Travels to the Equinoctial Regions of America*, 3, p. 107.

[159] Datos para 1804-1806 en “Estimate of the value of exports from the island of Trinidad”, Trinidad, 1 de julio de 1806, y tres declaraciones de importaciones, todos en N.A., B.T. 1/ 30, ff. 54-v, 56-57; análisis secundario en Goebel, “British Trade”, pp. 293-294; Jones, “Historical Study”, pp. 83-84.

[160] Horsfall, “The West lndian Trade”, p. 177.

[161] Radhay, “Contraband between Eastern Venezuela and Trinidad”, p. 41.

[162] Edwin Gardiner a Hislop, Puerto España, 1 de julio de 1806, N.A., B.T. 1/ 30, ff. 52-v. Más tarde se precisó que “la moneda por lo general se trae en pequeñas embarcaciones, oculta probablemente debajo de la quilla, o de tal modo que se evite la más mínima sospecha”; Young a Bathurst, Trinidad, 28 de septiembre de 1822, N.A., Cust. 34/828.

[163] Picton a Dundas, Trinidad, 9 y 20 de julio de 1800, ambas en N.A., C. O. 296/1, ff. 45-46.

[164] Véanse los comentarios en N.A., B.T. 5/17, ff. 41v-42; Goebel, “British Trade”, pp. 294-295.

[165] Armytage, *The Free Port System*, pp. 120-121.

[166] En ambas ocasiones, las otras Islas Vírgenes danesas, Saint Croix y Saint John, también fueron capturadas, pero su “comercio español” no fue en absoluto comparable al de Saint Thomas.

[167] Véase en particular Trygge a Dundas, y adjuntos, *Leviathan* en alta mar, 12 de abril de 1801, N.A., B.T. 1/19, ff. 208-214; Trygge y Duckworth a Corte del Vicealmirantazgo de Jamaica, Cuartel general de Martinica, 24 de diciembre de 1801, N.A., B.T. 1/ 20, ff. 75-78v; “Martinique. Extracts of letters”, Minuta del 15 de marzo de 1802, N.A., B.T. 5/13, ff. 37-38.

[168] Knox, *A Historical Account of St. Thomas*, pp. 91-92; también Dookhan, *History of the British Virgin Islands*, pp. 55-56.

[169] Comandante Fitzroy Maclean a Castlereagh, Saint Thomas, 15 de enero de 1808, N.A., B.T. 1/40, ff. 157-158v.

[170] “St Thomas-Minute on sundry memorials”, 17 de agosto de 1808, N.A., B.T. 5/18, f. 114v.

[171] Solicitud, mercaderes al Gobernador, Saint Thomas, 18 de enero de 1808, N.A., B.T. 1/ 38, ff. 293-298v.

[172] Memorial de los mercaderes y manufactureros, Londres, julio de 1808, N.A., B. T. 1/41, ff. 40-41v.

[173] Armytage, *The Free Port System*, apéndice 3, tabla P, p. 158.

[174] "Curaçoa-The port of Amsterdam", Minuta del 15 de enero de 1801, N.A., B.T. 5/12, ff. 136v-137.

[175] Williams, "Mercados británicos", p. 99; Depons, *Travels in South America*, 2, pp. 55-58.

[176] Memorial de los mercaderes, Kingston, 17 de enero de 1807, y S. Cook a Castlereagh, Londres, 27 de abril de 1807, en N.A., B.T. 1/35, ff. 5-6v, 238-242v, y Minuta del 16 de junio de 1807, N.A., B.T. 5/17, ff. 148v-149.

[177] Minutas del 7 de marzo y 12 de noviembre de 1807, en N.A., B.T. 5/17, ff. 71-v, 231-233v.

[178] Crouzet, *L'Économie britannique*, pp. 318-319.

[179] Jones, "Historical Study", pp. 58-59; Lucena Salmoral, *Características del comercio exterior*, pp. 305-306.

[180] Véase la carta marcada "Bestiaux pour les cultures", Londres, 11 de abril de 1798, N.A., B.T. 1/16, ff. 86-v; y "Martinique-Minute on a letter", 18 de abril de 1798, N.A., B.T. 5/11, ff. 75v-76v.

[181] Jones, "Historical Study", pp. 71-72; Holland Rose, "British West lndia Commerce", pp. 35-36.

[182] Frederick Maitland a William Windham, Granada, 26 de abril de 1806, y Ryburn y Wilson a Maitland, Granada, 28 de abril de 1806, ambos en N.A., C.O. 101/43, ff. 86, 92-93v.

[183] Memorial de Alexander Houston *et al.*, Glasgow, 5 de diciembre de 1797, N.A., B.T. 1/15, ff. 241-242; Mercaderes a Portland, Londres, 8 de diciembre de 1797, N.A., C.O. 101/35, sin foliación, y Minutas del 10 de enero y 20 de abril de 1798, ambos en N.A., B.T. 5/11, ff. 28-v, 78-v.

[184] Véanse los documentos en N.A., B.T. 1/32, ff. 245-v, 312-320v; C.O. 101/46, ff. 133-135v; B.T. 5/17, ff. 204v-205.

[185] La serie principal sobre esta disputa, que sucedió entre 1798 y 1799, está en N.A., C.O. 101/36.

[186] Véase la serie en N.A., B.T. 1/28, ff. 258-290v (repetida en N.A., C.O. 101/42, ff. 93-113), que incluye el Memorial de Robinson. Para su papel más amplio en el comercio neutral con Venezuela, véase el capítulo 6.

[187] George Ferguson y Lawrence Donovan a Charles Green, Casa de la Aduana, Granada, 13 de febrero de 1799, N.A., C.O. 101/36, sin foliación; Jones, "Historical Study", p. 67; Armytage, *The Free Port System*, p. 123.

[188] Testimonio de los señores Wilson y Ryburn, Granada, 23 de julio de 1805, N.A., B.T. 1/28, ff. 263-v.

[189] Ryburn y Wilson a Maitland, Granada, 28 de abril de 1806, N.A., C.O. 101/43, ff. 92-93v; Maitland a Wyndham, Granada, 30 de octubre de 1806, N.A., B.T. 1/32, ff. 313-314v.

[190] Véanse informes paralelos en N.A., C.O. 101/43, ff. 88-90 y 126-127; análisis secundario en Jones, "Historical Study", pp. 82-83, y apéndices 7-8.

[191] Informes para 1806 en N.A., C.O. 101/44, ff. 99-100 (repetidos, B.T. 1/32, ff. 303-304); C.O. 101/45, ff. 48-v, 52 (repetidos, B.T. 1/35, ff. 78, 80-81v).

[192] Informes para enero a junio de 1807 en N.A., C.O. 101/46, ff. 48-49 (repetidos, B.T. 1/37, ff. 156-159).

[193] Jones, "Historical Study", apéndice, pp. 7-8.

[194] Laurence, *Tobago in Wartime,* pp. 162-164.

[195] "Tobago-Information given by Mr Robley", Minuta del 25 de enero de 1805, N.A., B.T. 5/15, ff. 9-11.

[196] Véanse los informes fechados en Despacho del Inspector-General, 25 de noviembre de 1807, N.A., B.T. 1/40, f. 5.

[197] Funcionarios de Aduana al presidente John Balfour, Tobago, 1 de julio de 1806, N.A., C.O. 285/11, f. 28.

[198] Sir William Young, "Historical […] Account of the Island of Tobago'", 1809, B.L., Stowe 922, ff. 132-133; véase también Jones, "Historical Study", pp. 81, 155-156.

[199] Young, "Historical […] Account", 1809, B.L., Stowe 922, ff. 127-128; también Goebel, "British Trade", pp. 294-295.

[200] La relación secundaria principal es la de Dookhan, *History of the British Virgin Islands,* pp. 52-56. Las numerosas solicitudes y memoriales de Colquhoun pueden consultarse en N.A., B.T. 1/20, 1/22, 1/26, y 1/30.

[201] Fragmento, lord Lavington a Castlereagh, Antigua, 19 de junio de 1807, N.A., B.T. 1 /37, ff. 58-60v.

[202] Dookhan, *History of the British Virgin Islands,* p. 62; Armytage, *The Free Port System,* p. 104, véase nota 1.

[203] Armytage, *The Free Port System,* p. 102.

[204] "Dominica", Minuta del 18 de diciembre de 1797, N.A., B.T. 5/11, f. 19; Armytage, *The Free Port System,* pp. 102-103.

[205] Jones, "Historical Study", pp. 150-151.

[206] Jones, "Historical Study", pp. 68-69 n. 3; Dauxion Lavaysse, *Voyage aux Iles de Trinidad,* pp. lxxxi-lxxxiii, apéndice 1; Radhay, "Contraband between Eastern Venezuela and Trinidad", pp. 41-42.

5. EL COMERCIO EN TIEMPOS DE GUERRA (1796-1808): EL CONTRABANDO BRITÁNICO Y LA PERSPECTIVA HISPANOAMERICANA

LA CONTREBANDE!

Dont le nom seul fait frémir le gouvernement Espagnol.

Bourgoing, *Tableau de l'Espagne moderne,* 3, pp. 147-148

Este capítulo está dedicado principalmente a lo que hasta 1796 fue (junto con el comercio de los españoles en los puertos libres) el otro gran vehículo del comercio angloespañol en el Caribe: el comercio clandestino de las embarcaciones británicas directamente en las costas hispanoamericanas. A diferencia del comercio español en los puertos libres, este comercio británico encubierto era totalmente ilegal en el punto de intercambio, y tal vez sea el menos conocido de todos los medios por los que se transferían mercancías británicas a los consumidores de las colonias españolas. Los mismos británicos rara vez hacían referencia al comercio ilícito, mientras que los españoles lo entendían a lo sumo de manera fragmentaria, a menudo en función del malentendido y la exageración. El contrabando británico enfrentó más competencia que nunca durante las guerras, por parte tanto del floreciente comercio de los españoles en las colonias británicas, como de los mercaderes de las potencias neutrales que, por primera vez, traficaron con mercancías británicas a gran escala en casi todas las colonias españolas. Algunos observadores, de hecho, pensaban que el contrabando británico ya había superado su utilidad histórica y se había vuelto obsoleto como vehículo adecuado para el comercio:

> Se afirma que los súbditos británicos, bajo banderas británicas, no podrían llevarlo a cabo; que nunca puede ser del interés del dueño del buque británico dedicarse a un comercio tan comparativamente insignificante desde el punto de vista

> del transporte con el que se efectua entre la Colonia y la Madre Patria […] Su propósito mayor debe ser aguardar tranquilamente la llegada de los productos españoles en los puertos libres sin riesgo ni peligro […] con la certeza de un cargamento de vuelta desde Gran Bretaña de las mismas manufacturas que serán de interés para los mercados de Tierra Firme.[1]

A pesar de dichos comentarios, y pese a la naturaleza limitada de la evidencia disponible, parece ser que el contrabando británico conservó cierta importancia en determinadas regiones hispanoamericanas a lo largo del periodo de las guerras. Sin embargo, debe aclararse que el enfoque principal de este capítulo en el contrabando británico es hasta cierto punto simplemente un vehículo para explorar *todo* el comercio de contrabando con las colonias españolas tal y como se percibía desde la perspectiva hispanoamericana. Esto debe tenerse en cuenta particularmente con respecto a los cálculos españoles acerca del valor total del contrabando que se discuten aquí, que naturalmente se refieren a todo el comercio clandestino con los británicos —no sólo el que llevaban a cabo los contrabandistas británicos.

NUEVA ESPAÑA

Durante las guerras, la Nueva España emergió, quizá por primera vez, como un centro importante para el contrabando británico en el Caribe. El faro que adornaba el puerto de Veracruz a principios de siglo era de fabricación inglesa, un símbolo cristalino de la atracción que el puerto y su interior ejercían entre los contrabandistas británicos. Alexander von Humboldt explicó esta atracción en términos del gran tamaño del mercado novohispano, y el gran superávit de las importaciones novohispanas con respecto a las exportaciones.[2] El virrey Miguel José de Azanza le advirtió a su sucesor Félix Berenguer de Marquina que las costas novohispanas estaban infestadas de contrabandistas, y que se podía encontrar gran abundancia de

artículos de contrabando en las tiendas de la Ciudad de México y las capitales de provincia.[3] Marquina, a quien capturaron durante su viaje desde España y retuvieron en Jamaica durante varias semanas a principios de 1800, recordó más tarde:

> No había llegado aún a este Reyno […] quando ya tube anticipadas noticias de los escandalosos contínuos contrabandos que se hacían en el Puerto y Costas laterales de Veracruz […] El mismo Comandante Ynglés de la Fragata que apresó el Bergantín Correo en que me conducía de transporte, y después los de Jamayca […] me cercioraron del trato y comunicación recíproca entre aquella Ysla y este Reyno.

Se afirmó que los barcos británicos que operaban desde Jamaica llevaban pilotos locales familiarizados con la costa, y que los desembarcos se organizaban habitualmente con contrapartes españoles por medio de “señales inequívocas entre sus buques y la costa”. Unos documentos que se encontraron a bordo de un barco británico describían “los puntos de señales y reconocimientos para las inteligencias secretas” mediante los cuales los desembarcos debían organizarse.[4] Algunos atisbos de este comercio se pueden percibir por medio de las capturas ocasionales de embarcaciones con contrabando, o las confiscaciones de cargamentos ilegales. Un caso bien documentado fue el de más de 300 paquetes descargados en Zempoala, al norte de Veracruz, por parte de una goleta y un bergantín británicos, uno de cuyos tripulantes aseguró que la expedición había sido organizada por la importante casa comercial jamaiquina de Lindo. Las lanchas guardacostas capturaron dos goletas británicas, *Sally* y *Margarita,* cerca de Veracruz, mientras que otra embarcación pequeña cargada con artículos de contrabando fue capturada fuera del puerto de Alvarado. En otra ocasión, unos bergantines guardacostas de camino entre Veracruz y Campeche capturaron otra goleta británica y una embarcación más pequeña, también cargadas con artículos de contrabando.[5] Dichas capturas ocasionales simplemente dan una leve idea del comer-

cio indudablemente más extensivo que pasaba inadvertido.

Hubo denuncias, presentes en todas las colonias españolas pero particularmente comunes en la Nueva España, de la participación directa de los buques de guerra de la Marina Real británica en actividades de contrabando. El virrey Marquina recibió informes detallados que afirmaron que "las propias Fragatas de Guerra Ynglesas que hacían el Crucero para el Corso en estas costas, protegían el Contrabando con reconocimiento a sus Comandantes de un tanto por ciento sobre los Cargamentos".[6] El Consulado de Veracruz afirmó que las dos fragatas que bloqueaban el puerto protegían el contrabando y transportaban por una módica recompensa los fondos que para este comercio los españoles deseasen colocar en las posesiones británicas. Humboldt advirtió que los buques de guerra que mantenían el bloqueo solían depositar los cargamentos de contrabando en la Isla de los Sacrificios, un pequeño islote situado a plena vista del puerto, mientras se decía que los buques militares se abastecían de agua en la costa cercana.[7] En agosto de 1801 hubo rumores sin confirmar de que una fragata británica estuvo encallada durante siete horas cerca de Alvarado, a plena vista de los cañoneros españoles, tiempo durante el cual unas pequeñas embarcaciones descargaron su cargamento de contrabando y embarcaron 180 mil pesos a cambio.[8] Tal fue el grado de cooperación entre la Marina Real y los habitantes de Veracruz que se sabía con certeza "que las Fragatas Ynglesas que cruzan delante del Puerto tienen noticias a las veinte y quatro horas de quanto en él pasa".[9] A lo largo de la guerra persistieron las denuncias de que la Marina Real proporcionaba escoltas para las embarcaciones que transportaban mercancías ilegales, o de que ella misma estaba involucrada en actividades de contrabando.[10] Tal vez comprensiblemente estas denuncias se

reflejan muy poco en los registros documentales británicos, si bien, con ocasión de la Paz de 1808, la Marina en las Indias Occidentales recibió órdenes de proteger el comercio de los puertos libres contra los ataques de los corsarios franceses.[11]

Era de reconocimiento público que los españoles de todas las clases y profesiones participaban activamente en el contrabando con los británicos. Algunos documentos hallados a bordo de la goleta *Sally* ofrecieron "comprobantes de que sus cargamentos venían contratados con vecinos de aquella plaza [Veracruz] y de sus costas".[12] En mayo de 1801 se redactó una lista que proporcionó los nombres y puestos de un centenar de individuos convictos en diferentes casos de contrabando. Incluía a un importante funcionario provincial, el subdelegado Pedro de Coca, y a numerosos comerciantes, militares y miembros de los guarda-costas, así como simples soldados, marineros y guardianes.[13] El caso de Antonio Bonilla, un miembro del personal de Berenguer de Marquina detenido brevemente en Jamaica junto con el virrey, fue particularmente escandaloso. Cuando los dos hombres siguieron su camino hacia Veracruz, Bonilla llevó consigo artículos de contrabando por un valor de 60 mil pesos, aparentemente abusando de un permiso modesto para este efecto que le había otorgado Marquina.[14] Aún más impresionantes fueron las denuncias que se hicieron a raíz del que quizás haya sido el caso de contrabando más conocido de estos años, cuando parte del cargamento de la goleta *Suceso,* proveniente de Jamaica, entró ilegalmente a Veracruz a través de un baluarte en las murallas de la ciudad en agosto de 1801. Un esclavo negro declaró que el gobernador de Veracruz, García Dabila, había transportado la mercancía en su propio carruaje gubernamental y la había almacenado en sus oficinas. Pese a las acusaciones detalladas y convincentes, Marquina no tomó nin-

guna medida más allá de informar a la Corona, y García Dabila permaneció en su puesto.[15] Marquina enfatizó con frecuencia que la participación general de los residentes de Veracruz volvía delicado realizar una investigación profunda sobre el contrabando. La Junta Superior de Nueva España afirmó en 1799 que indagar muy detenidamente "era tocar en los extremos de comprometer la tranquilidad pública", mientras que el virrey insinuaba que tomar medidas enérgicas lo expondría a acusaciones dolosas ante el juicio de residencia que seguiría a su administración.[16]

Un importante centro secundario para el contrabando en la Nueva España lo constituían Campeche y la península de Yucatán, desde donde las importaciones de contrabando pasaban hacia el noroeste hasta el centro virreinal. Una investigación sobre el contrabando en Yucatán se llevó a cabo después de que Marquina expresara su preocupación acerca del comercio clandestino a gran escala que se realizaba allí desde Jamaica y Nueva Providencia. Una vez más, las pesquisas eran delicadas "en un Pueblo en que todos son interesados en semejantes ocultaciones", pero un extenso comercio desde Jamaica se detectó al amparo de registros falsos, sobre todo de Cuba, Santa Marta y Río de la Hacha. Los británicos ponían a disposición de los comerciantes españoles capturados "buques, y documentos fingidos para que fuesen admitidos en nuestros Puertos y despachados en nuestras Aduanas", y por este medio se introducían grandes cantidades de manufacturas británicas en los puertos de la región.[17] Las fuerzas de guardacostas en la Nueva España durante este periodo eran relativamente fuertes en teoría, pero poco eficaces en la práctica. Hubo cierto reforzamiento de la vigilancia costera durante los primeros años de la guerra: el número de lanchas armadas o cañoneros pasó de ocho en 1796

a 18 en 1800, y la vigilancia aduanera se reforzó en Alvarado y Coatzacoalcos.[18] Sin embargo, los comerciantes novohispanos se quejaban de que las fuerzas navales formales en Veracruz (cuatro fragatas y cuatro barcos menores a mediados de 1801) se negaban a hacerse a la mar para confrontar a los británicos. Incluso existía la sospecha de connivencia activa entre la Marina y el enemigo. A mediados de 1801 el Consulado de Veracruz alegó que los mismos buques de guerra en el puerto eran "Almacenes de efectos de contrabando", y casi al mismo tiempo se hicieron verbalmente acusaciones idénticas a Marquina. Estas denuncias dieron lugar a una inspección supuestamente sorpresa de los buques de guerra en la bahía el 16 de junio. En esta inspección participaron representantes de los comerciantes que, no obstante, y para la incomodidad del Consulado, no encontraron artículos de contrabando.[19]

El virrey Marquina dejó su cargo en enero de 1803 sosteniendo que había logrado importantes avances en la represión del contrabando, y en otras partes también se afirmó que durante su administración el contrabando "casi se había exterminado".[20] No obstante, sobre Marquina también pesaron acusaciones de implicación personal o complicidad en el contrabando, y hubo acusaciones más creíbles en cuanto a que el tráfico ilegal siguió creciendo a lo largo de estos años.[21] Uno de los sucesores de Marquina declaró que las exportaciones británicas de contrabando de la Nueva España tuvieron un valor de 500 mil pesos al mes durante la primera guerra angloespañola (1796-1802), sin incluir las exportaciones de oro, o de más de 40 millones de pesos en total "por un cálculo prudencial".[22] Esta sorprendente cifra fue avalada por Humboldt, quien pensó que el contrabando tuvo un valor de entre seis millones y siete millones de pesos durante cada año de la guerra. Humboldt

además observó que el valor de todas las exportaciones españolas al virreinato durante la guerra fue de sólo 2 600 000 pesos, "y con todo, los almacenes de México estaban llenos de muselinas de las Indias y de productos de las manufacturas inglesas". [23] En Londres, sir Frederick Eden estimó que las exportaciones británicas anuales a las Antillas habían aumentado de aproximadamente 2 185 000 libras (*ca*. 9 701 000 pesos) antes de la guerra, a más de 3 560 000 libras (*ca*. 15 806 000 pesos) entre 1798 y 1800, un aumento probablemente causado en gran medida por el crecimiento del comercio con los españoles.[24]

La visita de Humboldt a la Nueva España coincidió con la Paz de Amiens (1802-1804), un periodo en que todas las formas de comercio ilegal decrecieron. En términos generales, Humboldt pensó que la escala del contrabando se había exagerado, y calculó que en toda Hispanoamérica el tráfico ilegal representaba menos de una cuarta parte de todas las importaciones durante los tiempos de paz.[25] Calculó las exportaciones no registradas específicamente de plata a Jamaica, La Habana y Filipinas en apenas 800 mil pesos al año, aunque creyó que esta cifra probablemente aumentaría con la penetración comercial angloamericana del Pacífico. Aun así, Humboldt calculó el valor total del contrabando durante los tiempos de paz entre cuatro y cinco millones de pesos al año. Según un comerciante mexicano que escribía en febrero de 1804, las importaciones de contrabando a la Nueva España se calcularon de igual manera en cuatro millones de pesos al año, que según él representaban alrededor de una tercera parte del consumo total.[26] Otro escritor se permitió cálculos más generosos, de 20 millones de pesos en importaciones de contrabando cada año en todas las colonias españolas, "cuya suma trasladada al Extrangero le enriqueze en cada siglo con más de dos mil millones".[27] Algunos

creían que el contrabando había de hecho alterado el carácter del mercado novohispano, al crear un gusto por los artículos de lujo que no existía antes de las guerras. Así, las importaciones de contrabando provenientes de Jamaica habrían "aumentado, no en volumen, pero sí en su valor intrínseco […] México necesita en el día paños más finos y mucha mayor cantidad de muselinas, gasas, vinos y licores, que antes del año de 1791".[28]

Una nueva serie de medidas en contra del tráfico ilegal siguió rápidamente al resurgimiento de hostilidades con Gran Bretaña a fines de 1804. En octubre de 1803 se emitieron importantes normativas nuevas que regían a los guardacostas, en parte —se ha sugerido— con la intención de contrarrestar un posible auge en el contrabando a raíz de la derogación de la legislación del comercio neutral durante la paz.[29] El 20 de diciembre de 1804 Manuel Godoy emitió un manifiesto antibritánico que vilipendió a los contrabandistas como los reos más abominables. Este documento concibió el cierre general de los puertos europeos al comercio británico como parte del esfuerzo de tiempos de guerra, y evocó una visión gratificante de los británicos, quienes "perecerán rabiando sobre montones de fardos y de efectos repelidos de todas partes".[30] Cuatro días después, Godoy sancionó la renovación general del comercio neutral con las colonias españolas tras una breve suspensión durante la Paz de Amiens, y este mismo comercio proporcionó otro vehículo importante para las relaciones comerciales británicas (tal como se discute en el capítulo 6). En enero de 1805 el virrey Iturrigaray cerró efectivamente los puertos novohispanos y suspendió todo el comercio costero, medida diseñada tanto para proteger los barcos españoles contra los ataques como para impedir el comercio ilícito con los británicos. La veda provocó una enérgica disputa con los comerciantes novohispa-

nos, quienes negaron cualquier vínculo serio entre el comercio costero y el contrabando; no obstante, ésta se mantuvo durante más de dos años.[31] En las etapas posteriores de la guerra, las fuerzas guardacostas en Veracruz estaban formadas por seis bergantines y goletas, y se consideraba que eran "las más organizadas de toda América".[32] La eficacia de dichas fuerzas siguió viéndose afectada, no obstante, por la notoria corruptibilidad del servicio de guardacostas español y los funcionarios de aduanas. Un estadunidense que participó en varias expediciones de comercio neutral a Veracruz en 1807-1808 recordó que casi siempre encontró "que si aquellos involucrados en el contrabando mantenían la buena fe [...] los funcionarios aduaneros españoles nunca lo traicionaban a uno".[33]

Los contrabandistas británicos conseguían licencias de los gobernadores en las Indias Occidentales que les permitían comerciar con las colonias enemigas en tiempos de guerra, pero a diferencia de los españoles no se limitaron al uso exclusivamente de los Puertos Libres. El grueso del contrabando tenía como base Kingston, Nassau y otros puertos libres importantes, pero los contrabandistas también aprovechaban todos los demás puertos menores de las Indias Occidentales británicas y, de hecho, cualquier cala o ensenada que resultase adecuada, como correspondía a la naturaleza del comercio. Hay indicios para sugerir que durante las guerras las embarcaciones británicas recuperaron parte del dominio en el comercio español que habían cedido a los españoles en el medio siglo anterior, pero esto puede ser engañoso. Así, la afirmación de un observador estadunidense en 1801 de que las embarcaciones con licencia que comerciaban desde Nueva Providencia "pertenecen en su mayoría a súbditos británicos" parece en el mejor de los casos cuestionable.[34] Los navíos británicos llevaron unas dos terce-

ras partes de las importaciones de plata de las colonias españolas a los puertos libres en 1806, y se llevaron más de 45% del valor total de las exportaciones de estos puertos en el último trimestre del mismo año.[35] Pero estas cifras se podrían atribuir al comercio directo iniciado el mismo año entre Jamaica y Veracruz bajo el contrato Gordon y Murphy.[36] Tampoco todas las expediciones británicas resultaron un éxito inmediato; se dijo en Kingston en 1800 que "las embarcaciones británicas que han comerciado con licencia [...] desde este puerto en consecuencia de diversas decepciones se han empleado entre cuatro y seis meses en un viaje y durante ese periodo de tiempo [...] han anclado en tal vez veinte lugares diferentes en busca o en espera de compradores".[37]

El cálculo del valor del contrabando en la Nueva España durante la segunda guerra (1804-1808) resulta tan problemático como siempre. Las mercancías de contrabando decomisadas por los agentes aduanales en Veracruz tuvieron un valor de alrededor de 515 mil pesos en 1807, y de alrededor de 885 mil pesos en el trienio de 1807 a 1809. Dado que los decomisos naturalmente representaron sólo una fracción del comercio total, con base en estas cifras se sugirió que el valor total del contrabando en la Nueva España era de entre dos y tres millones de pesos en 1807, o de entre 10 y 15 millones de pesos en todas las colonias españolas, "pues los grandes almacenes de Jamaica, Providencia, Sto. Tomás y Curazao, no tienen otro objeto ni destino".[38] Otro escritor pensó que la cifra para las importaciones de contrabando durante un periodo de cinco años se acercaba más bien a los 20 millones de pesos, con exportaciones clandestinas de plata y productos agrícolas de igual valor.[39] En 1808 Francisco de Arango y Parreño, síndico del Consulado de La Habana, observó que el comercio legal de la Nueva

España no valía más que el de Cuba antes de la guerra, pese a tener una población nueve veces más grande, y "esta sola observación me parece que convence la enormidad del contrabando que [...] se debe hacer en el Reino de Nueva España".[40] Además, existió un consenso universal acerca de que en los momentos en que se firmó la Paz con Gran Bretaña, a mediados de 1808, el contrabando estaba en pleno aumento. En mayo de este último año, el Consulado de Veracruz advirtió que "a tal punto se ha llegado este desorden, que es actualmente escandalosísimo el que públicamente se dice que se hace por las Costas y aun en el mismo puerto".[41] En agosto, el homólogo de Arango en Veracruz observó que "son mui rápidos los progresos que de algunos tiempos acá va haciendo el contrabando en esta Plaza", y que de dos a tres barcos extranjeros ahora llegaban diariamente a las afueras del puerto para comerciar. Las embarcaciones pequeñas traían cientos de artículos de contrabando por las noches, y sacaban a cambio grandes sumas en oro, monedas de plata, cochinilla y añil para los buques de guerra británicos en espera.[42] Al amparo de las importaciones legales, circulaban en el virreinato artículos de contrabando valuados en millones de pesos, y mercancías de la India Oriental, muselinas, algodones y otros "de que hai millones de varas", los cuales se vendían por menos de la mitad de su precio anterior.[43]

CUBA

Es casi un hecho que el contrabando británico directo ocurrió en una escala mucho mayor en Cuba que en la Nueva España, si bien las pruebas para demostrarlo son fragmentarias. La costa cubana, salpicada de bahías y puertos, y con un interior salvaje y despoblado, era más apropiada para el comercio clandestino que el litoral novohispano. Los británicos se tomaban mayores libertades en Cuba: hubo numerosas agresiones

menores en propiedades y asentamientos costeros aislados. Un cónsul estadunidense recordó que “en algunos de los puertos, los barcos británicos permanecieron incluso durante la guerra con España” para talar árboles y robarse ganado.[44] En 1802 los británicos ocuparon casi por completo la bahía de Guantánamo en el este de la isla, donde construyeron embarcaderos de madera y piedra para facilitar las exportaciones de ganado y otros artículos de contrabando.[45] Otro observador estadunidense advirtió sobre “el libre y notorio comercio que se efectúa entre los españoles y los británicos mismos, tanto en sus embarcaciones públicas como privadas” (dicha frase constituye otra prueba más de la participación de la Marina Real británica en las actividades de contrabando).[46] El Archivo Nacional en La Habana conserva documentos relacionados con muchos cientos de casos menores de contrabando procedentes de toda la isla, un recurso bastante virgen para el microestudio del comercio. La reputación de Cuba como un importante centro del contrabando en ocasiones causaba molestias a sus habitantes. Una petición de los comerciantes cubanos en 1796 para obtener un derecho para importar plata libre de impuestos desde Veracruz se rechazó en parte debido a las preocupaciones relacionadas con el contrabando. Surgieron inquietudes similares con respecto a una solicitud de 1798 para poder reexportar artículos europeos legalmente importados desde La Habana a la Nueva España. En este contexto, Francisco de Arango y Parreño reconoció que el contrabando que tenía lugar en Cuba era en efecto escandaloso, aunque replicó que “los Mexicanos no necesitan de nuestro exemplo, ni de nuestros auxilios para tener, como ahora tienen, inundadas de oro las costas de Jamayca, y de ropas las de Veracruz”.[47]

Las fuerzas formales anticontrabando en Cuba fueron mo-

destas durante la guerra, y su impacto en el tráfico ilegal estuvo limitado por bajos presupuestos y la constante apatía por parte de la burocracia. Al inicio de la guerra surgió un montón de propuestas de medidas nuevas, como armar a los barcos corsarios o cañoneros, y la construcción de torres de vigilancia en bahías y puertos estratégicos. Se propuso aprovisionar a los faros de la costa con esquifes "para perseguir en toda su extensión a nuestros Tratantes, y los de Providencia".[48] En mayo de 1798 se decidió destinar una goleta y una lancha a actividades de lucha contra el contrabando a lo largo de la costa septentrional, mientras un solo bergantín monitoreaba el sur.[49] Las fuerzas marítimas desplegadas contra el tráfico ilegal, no obstante, siguieron siendo limitadas; a principios de 1808 sólo dos barcos guardacostas se encontraban apostados en La Habana.[50] Entretanto, los elementos a menudo poderosos de la flota española situados en este último puerto (ocho barcos de línea y ocho fragatas en mayo de 1798) rara vez se usaron —si acaso— en contra de los contrabandistas. En cambio, Cuba fue una de las pocas colonias españolas que mantuvo una fuerza constante y efectiva de corsarios. Los puertos de Santiago y Trinidad eran bases importantes para los corsarios españoles y franceses que hostigaban a los barcos británicos, y en ocasiones infligían daños reales. Los rumores que circularon en tierra firme de que bandadas de corsarios cubanos bloqueaban Kingston y tomaban presas con un valor de millones de pesos eran exagerados, pero los propios británicos mencionaron el "gran número de corsarios enemigos que fastidian el comercio con Jamaica".[51] Sin embargo, aún queda por establecerse el impacto real de las actividades de los corsarios en el comercio ilegal, y hubo acusaciones frecuentes de colusión entre los corsarios y los contrabandistas.

Un nuevo *modus operandi* empleado por los contrabandistas británicos durante la guerra intentó explotar el comercio por parte de los ciudadanos de las potencias neutrales en los puertos coloniales españoles, permitido desde finales de 1797. De este modo, se denunció que los británicos ahora usaban la bandera y documentos neutrales falsos para obtener el acceso directo a los puertos españoles en tiempos de guerra. La mejor prueba de dicho comercio tiene que ver con La Habana y fue registrada por observadores de los Estados Unidos. En mayo de 1801 William Billings advirtió sobre las embarcaciones británicas con licencia de Nueva Providencia que

> al ingresar al puerto de La Habana, izan la bandera de nuestra Nación o la de los daneses, y declaran que provienen ya sea de un puerto del sur de los Estados Unidos o de una isla danesa. En este caso un registro de salida de cualquiera de esos lugares les asegura un ingreso en la Aduana española [...] Así aseguran su tráfico y vuelven a las Bahamas con la misma seguridad, siempre izando la bandera española en los puertos británicos.

Billings añadió que "cualquier documento emitido por nuestra Aduana" estaba disponible para su compra en Nueva Providencia y que probablemente de hecho se fabricaba allí. Identificó al proveedor tanto de los documentos estadunidenses como de los daneses como un alemán llamado Trobe, quien cobraba "sesenta dólares por lo que llama la serie".[52] A principios de 1805 había otra vez documentos daneses disponibles en La Habana "en series tan completas en blanco que no se distinguían de los originales".[53] Es imposible determinar cuántos viajes de contrabando se hicieron al amparo de tales papeles falsos, pero baste con señalar que los libros del puerto de La Habana registraron el ingreso de varios centenares de navíos estadunidenses cada año entre 1798 y 1809, de los cuales más de 300 venían directamente de los puertos coloniales británicos.[54] Un problema relacionado era la adquisición de barcos apresados en los puertos cubanos y su subsecuente "naturalización" como na-

víos estadunidenses. Los detalles son un tanto vagos, pero parece que estos navíos naturalizados se usaron en colusión con contrabandistas extranjeros, la mayoría de ellos británicos: "siendo dichos navíos generalmente propiedad de extranjeros, y dichos extranjeros con demasiada frecuencia hombres viciosos que [no] ejercen más que un comercio ilegal y de contrabando y frecuentemente en acuerdo con corsarios".[55] Dichas prácticas pusieron a los documentos navales y consulares estadunidenses bajo sospecha, e hicieron que los navíos estadunidenses quedaran sujetos al decomiso por los franceses o españoles, y la emisión de papeles para barcos apresados quedó más estrictamente reglamentada en agosto de 1801 y julio de 1805. El comercio por parte de los británicos con papeles neutrales falsos sin duda no se limitaba a La Habana y los demás puertos cubanos. Un oficial del Consulado de Veracruz, por ejemplo, recordó que "el barco que los particulares sabían provenía de Jamaica, y cuya propiedad era extranjera, para el gobierno y el público, tenía reputación de provenir de Hamburgo, etc. y su propiedad era española".[56] El virrey Marquina registró su sospecha de que los navíos británicos ingresaban a los puertos novohispanos de la costa Pacífico con "patentes simuladas de los Estados Unidos".[57]

Algunas pruebas estadísticas poco frecuentes para la escala del contrabando en Cuba fuera de La Habana pueden encontrarse en los datos acerca de las exportaciones de plata de la capital hacia las ciudades y pueblos en el interior. Las exportaciones registradas por tierra ascendían a unos 3 275 000 pesos entre 1805 y 1811, un promedio de 470 mil pesos al año (véase la tabla 5.1). Si se incluyen las exportaciones por mar, la cifra total superaba los 3 700 000 pesos. El compilador de estos datos sostuvo que en ausencia de retornos correspondientes hacia la ca-

pital cubana "resulta una racional inducción, y es la de que este asombroso montamiento se ha absorvido lastimosamente en el comercio clandestino con las posesiones extrangeras inmediatas a la nuestra". El mismo autor concluyó también que las exportaciones reales a las provincias del interior probablemente eran considerablemente mayores a las registradas. Reforzó su argumento con la observación de que las exportaciones registradas de bienes (que no plata) desde La Habana por tierra hacia las provincias valían en total menos de 142 mil pesos en el quinquenio de 1806-1810, o poco más de 28 mil pesos al año. Incluso después de que las compras registradas exclusivamente en las provincias se tomaran en cuenta, esta cifra tan baja confirmó que "la mayor parte de sus consumos se sostienen por el contrabando".[58] Algunos años más tarde, Arango y Parreño, una autoridad en los asuntos económicos cubanos, observó respecto de Santiago, Bayamo, Trinidad, Puerto Príncipe y otras ciudades de provincia que "todas se han mantenido y mantienen del perjudicial contravando con Providencia y Jamaica".[59]

Tabla 5.1. Exportaciones de plata desde La Habana hacia las provincias cubanas, 1805-1811 (cifras en pesos)

1805	657 716
1806	487 327
1807	188 977
1808	346 306
1809	665 479
1810	544 491
1811	384 697

Fuente: "Apéndice a los informes de 22 de Noviembre de 1811 sobre medios para contener la extracción de la plata y oro amonedado", en "Expediente sobre proponer a los Sres Gefes las medidas convenientes para la eficaz persecución del contrabando en las costas de esta Ysla", A.N.C., Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 112, núm. 4715.

Nota: La cifra para 1811 abarca solamente el periodo de enero a octubre.

Existen más pruebas fragmentarias acerca del gran valor del

contrabando cubano durante estos años. En noviembre de 1808 Arango y Parreño proporcionó datos que compararon las exportaciones de artículos de fabricación nacional y extranjera de España a Cuba en dos trienios de paz con Gran Bretaña: 1792 a 1794 y 1802 a 1804. Sus cifras sugirieron que las exportaciones de artículos nacionales se habían mantenido constantes en los dos periodos, en aproximadamente 43 millones de reales de vellón; pero las exportaciones de artículos extranjeros habían disminuido en más de un tercio, de alrededor de 58 millones de reales a alrededor de 38 500 000 reales. Dado el fuerte crecimiento económico cubano entretanto, Arango escribió: "es preciso confesar que sólo por el grande aumento del comercio fraudulento se pudo causar ese trastorno y llenar ese vacío".[60] En función de estas cifras, Arango calculó que los artículos de fabricación española ahora representaban sólo una doceava parte del comercio legal de Cuba. En septiembre de 1808 el valor total potencial del comercio legal por parte de extranjeros en los puertos cubanos se estimó en 1 500 000 pesos, donde el contrabando tenía un valor adicional de 1 500 000.[61] En su informe de noviembre del mismo año, Arango y Parreño observó que "el peñón de Providencia calcula su contrabando anual con esta Isla, en tres millones de pesos", y en otra parte se refirió a Jamaica como "el emporio de nuestra América".[62] El significado de todos estos cálculos españoles contemporáneos del valor del contrabando, y su relación con los cálculos británicos del valor del mismo comercio se examinan en las conclusiones de esta obra.

NUEVA GRANADA

Igual que en las demás colonias españolas, en el virreinato de Nueva Granada el contexto esencial para el contrabando fue el colapso de las relaciones comerciales con España desde el esta-

llido de las guerras. Pedro de Mendinueta, Virrey de Nueva Granada entre 1797 y 1803, fue testigo de "la casi absoluta interrupción del comercio entre la Metrópoli y el Reino, y de su consiguiente suplantación en parte por el contrabando".[63] Un mercader en Cartagena de Indias más tarde achacó el contrabando a la falta de comercio con España, la escasez de artículos europeos, y la ausencia de mercados para los productos locales, "a todo lo qual ocurrió el Contrabando Inglés con sus Almacenes de Jamayca y Nueva Providencia".[64] Un factor complementario importante en Nueva Granada fue el no haber desarrollado ningún comercio significativo con los mercaderes de las potencias neutrales a modo de compensación. Si bien el comercio neutral se decretó para el virreinato en 1797, igual que para otros territorios, su implantación se vio impedida por los virreyes sucesivos, y el comercio real llevado a cabo por las potencias neutrales fue insignificante.[65] Los observadores locales solían vincular la fuerza del contrabando en Nueva Granada con la ausencia de comercio con las potencias neutrales. El mercader experto José Ignacio de Pombo lamentó la incapacidad de desarrollar el comercio en Cartagena, puesto que "con esta necesaria y útil providencia se hubiera evitado en la mayor parte el contrabando".[66] Antonio Narváez creía que la peor consecuencia de la revocación formal del comercio neutral en abril de 1799 era que "dió más motivo al contravando" a los comerciantes británicos y españoles por igual.[67] Otro observador aseguró que los británicos "aplaudieron la Real Orden de 20 de Abril de '99 que los libertaba de la concurrencia de los Neutrales proporcionándoles mayor extensión a su Comercio clandestino […] Asi se vió que en el año de '800 tomaron un visible aumento las introducciones clandestinas, y quando llegó la Paz estaba la América muy provista por el Contrabando".[68]

Estos y otros autores presionaron en repetidas ocasiones para el establecimiento del comercio neutral en Nueva Granada como un bien en sí mismo, pero también como el medio más eficaz para combatir el contrabando.[69] Sus argumentos deben tomarse con precaución, por supuesto, ya que no eran precisamente desinteresados. Pero sigue siendo cierto que, a diferencia de otras regiones, el carácter tan limitado del comercio neutral, sobre todo durante la primera guerra, restringió el desarrollo del comercio británico con la región de manera mucho más exclusiva al que emprendieron los comerciantes españoles en los puertos libres y los contrabandistas británicos en el mismo virreinato.

La evidencia general acerca de la importancia del comercio ilícito en Nueva Granada durante la primera guerra angloespañola es extensa. En abril de 1798 el virrey Mendinueta escribió que "es constante y notorio que todo el Reyno se halla de algunos años a esta parte abundantísimamente surtido de géneros y efectos extrangeros venidos de las Colonias vecinas".[70] En febrero de 1799 el virrey reconoció que el comercio ilícito estaba en aumento, y llegó a propugnar el mejoramiento del comercio legal con las colonias extranjeras como el remedio más eficaz.[71] En julio de 1801 examinó denuncias según las cuales los artículos de contrabando habían inundado el reino, por lo cual el comercio nacional y los ingresos de la aduana habían sufrido gravemente. Se dijo que los gobernadores en la costa del Caribe protegían y fomentaban el contrabando, por ejemplo, mediante la liberación de los barcos que se sabía que habían llegado de Jamaica, para consternación de sus captores.[72] Se informó que las manufacturas extranjeras estaban disponibles en Cartagena a precios 20% más bajos que en la propia España, y eran abundantes tanto en la costa como en las ciudades del interior.[73]

Los principales centros geográficos para el contrabando en Nueva Granada durante las guerras fueron las provincias de Santa Marta y Río de la Hacha (este último, el puerto principal para la región contrabandista clave de la Guajira),[74] el río Magdalena, y los ríos Cauca, Sinú y Atrato. El Istmo de Panamá siguió siendo un importante punto de tránsito para las mercancías en ruta hacia las costas del Pacífico de Nueva Granada y Perú, mientras que la propia Cartagena de Indias también siguió siendo un importante foco. Quizá no sea sorprendente que, cuando se le cuestionaba específicamente, Mendinueta tendía a minimizar la importancia del contrabando y sugería básicamente que su escala se había exagerado por razones interesadas o malintencionadas, aunque en otras partes Mendinueta también reconoció que el contrabando era un problema muy antiguo e irresoluble.[75]

El contrabando en Nueva Granada parece ahora haberse convertido en el terreno de los comerciantes españoles en mayor grado aún que en las demás regiones, pero una parte del tráfico ilegal británico perduró a lo largo de las guerras. En julio de 1797 el gobernador de Cartagena escribió que el contrabando a lo largo de la costa se realizaba "tanto por los Españoles como por los Extrangeros, quienes convenidos con sus corresponsales se hallan en el parage acordado con la oportunidad necesaria, y lo introducen después tierra adentro para su despacho, para lo qual encuentran tantos auxiliadores quantos son los que se dejan ganar del interés". Este oficial señaló que la metodología del contrabando había cambiado con los años: "ya cesó el tiempo en que se hacía el contrabando a viva fuerza, y con estrépito, porque se ha conocido quanta mayor utilidad resulta del uso de Buques pequeños, que apenas presentan objeto, causan poco gasto, y ocasionan también poca pérdida a los in-

teresados si se malogra alguno”.[76] Un foco particular para el contrabando británico con la región era la isla de San Andrés, cerca de la costa nicaragüense, la cual, aunque española, tenía todavía una población anglófona de las ocupaciones británicas anteriores. Los comerciantes de Jamaica más tarde recordaron cómo “durante la última guerra se efectuó un comercio muy amplio y lucrativo entre esta isla y Tierra Firme a través de San Andrés en productos textiles, que por este canal llegaron hasta los asentamientos españoles más remotos en Sudamérica”.[77] El oro, del que la Nueva Granada era el principal productor de las colonias españolas, resultó ser particularmente atractivo para los británicos: Humboldt comentó que, en vez de a las casas de moneda en Santa Fe y Popayán, los habitantes se llevaban su oro directamente a “Cartagena y Portobelo, de donde sale para las colonias inglesas”.[78] José de Pombo escribió en junio de 1800 que “el oro del Chocó, y la plata de México, corren rápidamente como dos ríos, y se reúnen en Jamaica, desde donde se dirigen a Londres, a fomentar el orgullo de los soberbios isleños”.[79] Igual que en la Nueva España y en otros lugares, había continuas denuncias de que los buques de guerra británicos protegían o se veían involucrados en actividades de contrabando en Nueva Granada. Pedro de Mendinueta observó que una sola fragata británica bastaba para sobrepasar en potencia de fuego a todas las fuerzas navales locales, y dio a entender que el principal propósito del bloqueo británico de Cartagena era garantizar “que nuestros Guarda Costas no persigan el Contrabando”.[80]

Las fuerzas de lucha contra el contrabando en Nueva Granada al comienzo de las guerras constaban de cuatro balandras, dos barcos menores y una lancha armada, que, con excepción de dos de las balandras, se basaban en Cartagena de Indias.[81]

El mantenimiento de estas embarcaciones costaba hasta 150 mil pesos al año, pero muchos las consideraban inapropiadas para su tarea, y en el quinquenio de 1796 a 1800 hicieron decomisos de contrabando por un valor de menos de 100 mil pesos en total.[82] En septiembre de 1796 se emitió un decreto real que llevó a una importante revisión de las fuerzas de la guardia costera y la estrategia en Nueva Granada durante los siguientes años.[83] Tras cierto debate, en abril de 1798 Mendinueta aprobó planes para la "privatización" efectiva de la guardia costera, que la Corona ya no operaría directamente. La flota misma se sustituiría por un número similar de embarcaciones más pequeñas y con menos armamento, cuyo costo total no debía superar los 60 mil pesos al año.[84] Este plan se aprobó en septiembre de 1799, momento en el cual se ordenó que las fuerzas navales españolas se retiraran de Cartagena y se fueran a La Habana "o adonde hagan más falta".[85] Casi de inmediato, sin embargo, Mendinueta empezó a expresar graves reservas, haciendo énfasis tanto en el papel que jugaban los navíos guardacostas en las comunicaciones dentro del virreinato, como en los riesgos inherentes de retirar las fuerzas del control real en tiempos de guerra. En octubre de 1800 suspendió la implantación del proyecto, y en julio del siguiente año se abandonaron de igual manera los planes de retirar la Marina de Cartagena.[86] Un tema constante en el debate con respecto a las fuerzas marítimas y terrestres en Nueva Granada en este momento fue el franco pesimismo en cuanto a la eficacia de cualquier acción contra el contrabando dada la geografía de la región y las condiciones económicas imperantes. El propio Mendinueta escribió que "una costa dilatadísima y despoblada, con abundantes surgideros; un corto número de guardacostas, destituidos de muchos artículos para navegar; una decidida protección de los

extranjeros al comercio ilícito, y otras circunstancias […] hicieron y harán siempre inútiles las providencias mejor meditadas”.[87] Un miembro del Consulado de Cartagena estuvo de acuerdo en que todo esfuerzo anticontrabando era “inútil e imposible no sólo en unas Costas abiertas y de tanta extensión, sino aún en los mismos Puertos, donde han entrado Registros con documentos falsos”.[88]

Las estimaciones acerca del valor del contrabando en Nueva Granada durante la primera guerra se derivan de una característica mezcla de cálculo y especulación. En un informe fechado en octubre de 1803 el Consulado de Cartagena observó que a finales de la década de 1780 el comercio exterior de Nueva Granada tenía un valor de aproximadamente tres millones de pesos al año tanto en importaciones como en exportaciones. Incluso suponiendo que no hubiera habido crecimiento alguno en los años posteriores a ese periodo, dicha cifra sugeriría que desde finales de la guerra contra Francia en 1795, tanto las importaciones como las exportaciones habrían tenido un valor de aproximadamente 24 millones de pesos. Pero las importaciones reales habían tenido un valor de sólo dos millones de pesos en total, o aproximadamente 250 mil pesos al año, fenómeno que solamente podía reflejar “un basto y sordo giro de contrabando, que tiene reducido el Comercio lexítimo con la Metrópoli a una docena parte de lo que debía ser”.[89] En un informe preparado para el Consulado en 1804 el funcionario de aduanas Ignacio Cavero calculó que, de unos 11 500 000 pesos producidos en las casas de moneda de Nueva Granada durante la primera guerra, más de 8 400 000 se perdieron en contrabando, con otros dos millones exportados como productos agrícolas. El consiliario Santiago González, mientras tanto, evaluó el valor total de las exportaciones de contrabando británicas de

Nueva Granada durante la primera guerra en 20 millones de pesos.[90] Más modestas (y desde mi punto de vista, más creíbles) son las cifras que ofreció José de Pombo. En junio de 1800, Pombo calculó el valor del tráfico ilegal con Jamaica en un millón de pesos al año desde principios de 1797. Algunos años más tarde, el mismo autor calculó el valor total de las importaciones de contrabando a Nueva Granada en los cuatro años que fueron de 1798 a 1801 en seis millones de pesos, o 1 500 000 al año.[91]

La Paz de Amiens no trajo consigo ninguna recuperación significativa en el comercio legal de Nueva Granada con España. De hecho, la mayoría de los observadores coincidieron en que el contrabando aumentó en realidad durante el cese de hostilidades.[92] Pombo observó que la paz eliminó el único factor que impedía el comercio ilícito, el de los corsarios franceses y cubanos, por lo que hasta 30 balandras contrabandistas traficaban en los puertos de Santa Marta, Río de la Hacha, Chagres y Portobelo. Pombo además hizo hincapié en la complicidad de los funcionarios españoles y la fuerte e incluso violenta oposición que podía provocar cualquier injerencia con el comercio por parte de los guardacostas.[93] El Consulado de Cartagena sostuvo que el virreinato ya recibía suministros tan abundantes de contrabando que, invirtiendo los patrones históricos, el puerto de hecho había recibido hasta un millón de pesos en bienes de las provincias interiores, mientras que las pocas embarcaciones que llegaban de España no podían despachar sus propios cargamentos ni encontrar productos agrícolas para llevárselos de regreso.[94] Mientras tanto, el oficial de Real Hacienda Manuel Hernández sugirió que la mayor parte del comercio neogranadino de algodón, cacao, añil, maderas para teñir y maderas preciosas, drogas, oro y platino estaba en manos

extranjeras, y se realizaba en embarcaciones españolas, británicas, francesas y holandesas.[95] Hernández enfatizó de nuevo el papel de San Andrés como un centro de distribución de mercancías para el comercio británico, y los comerciantes jamaiquinos reconocieron que durante la Paz se llevó a cabo un "comercio considerable" con San Andrés "en textiles, para los que se recibían ganancias en algodón y en moneda". En mayo de 1804 un oficial español describió la isla como un gran almacén lleno de mercancías británicas para traslado ilegal al continente.[96] También perduró un poco de comercio directo durante la paz; Ignacio Cavero observó que "no se contentan los Ingleses con hacer su Comercio en las Costas desiertas, pues el Navío *Hercules*, una Corbeta y una Goleta han estado largo tiempo cerca de Cartagena y Santa Marta y han hecho continuas introducciones".[97] José de Pombo pensó que el valor total del contrabando aumentó significativamente entre 1802 y 1803 a tres millones de pesos al año en importaciones de artículos extranjeros y exportaciones de plata española por igual. Estas cifras implicaban una pérdida en los ingresos reales de un millón de pesos al año únicamente en impuestos comerciales, con la pérdida total estimada en torno a los cuatro millones de pesos de 1798 a 1803.[98] Cavero informó con indignación de la salida de Jamaica en abril de 1804 de un enorme convoy comercial que transportó seis millones de pesos en plata y grandes cantidades de productos agrícolas a Gran Bretaña.

La vuelta a las hostilidades a finales de 1804 provocó el restablecimiento del bloqueo británico y un nuevo colapso del comercio legal de Nueva Granada. Las importaciones legales tuvieron un valor de apenas 275 mil pesos en 1805, y para fines de septiembre la producción agrícola que se acumulaba en Cartagena incluía 32 mil quintales de algodón, 80 mil arrobas de

corteza de quinoa y un millón de libras (peso) de cacao.[99] El panorama comercial en Nueva Granada durante la segunda guerra se complicó por las limitadas expediciones de comercio neutral realizadas para beneficio de la Caja de Consolidación de Vales Reales en España, así como por las licencias comerciales concedidas poco a poco por el virrey Amar y Borbón tras cerrar los puertos del virreinato a principios de 1805. Sin embargo, el comercio ilícito siguió intacto: así, un navío neutral ingresó a Cartagena para encontrarse con un mercado inundado por mercancías importadas de manera ilícita por extranjeros o bajo licencia privada, "estando abastecido abundantemente para muchos años aquel Puerto y Reyno de toda clase de Lencerías, y demás Artículos de Comercio".[100] El comercio ilícito británico también perduró en cierta escala; la balandra británica *Ceres* fue capturada en Río de la Hacha, y un oficial naval describió más tarde "los papeles que en ella se encontraron, y quantos de los vecinos Españoles de la ciudad de Santa Marta, Mompóx, y Río de Hacha resultavan por ellos cómplices del trato reprobado, hasta con nuestros enemigos los yngleses".[101] Otro oficial comentó que los aranceles en las importaciones, así como otros costos, eran tales que "vienen los Yngleses a nuestras costas mismas (como lo hacen) a brindárnoslos por un 50, 80 y aun 100% menos de lo que acá nos cuesta".[102] Se decía que el flujo de plata de contrabando en este momento a través de Mompox, un puerto fluvial en el río Magdalena, era tan grande que "a este paso el enemigo de la Nación se llevará todo el oro de este Reyno".[103] La evidencia más sorprendente del contrabando británico durante la segunda guerra fue la de Domingo Negrón, un capitán de navío español cuyo barco fue apresado por el buque de guerra británico *Veteran* en 1806. Después de su captura, Negrón fue testigo de grandes opera-

ciones de contrabando realizadas por navíos españoles con escolta naval británica en Sabanilla, un pequeño puerto en la desembocadura del Magdalena. Como parte de estas operaciones, en un solo día el mismo *Veteran* se llevó "ochocientos mil pesos en oro, que le conduxeron de tierra en Cajones forrados en cuero". Se decía que esta suma era propiedad del Almirante de Jamaica, "productos de Géneros que de su cuenta se havían desembarcado por Buques Comerciantes en el nominado parage".[104] Quizá no sea coincidencia que algunos mapas británicos de principios del siglo XIX, incluso a escala mundial, mostraran Sabanilla antes que otros puertos mucho más importantes en la región.

A finales de 1806 las fuerzas guardacostas en Nueva Granada constaban de seis balandras y varios barcos menores, de los que se decía que todos estaban en malas condiciones y escasos de materiales básicos.[105] La estrategia anticontrabando del virreinato durante la segunda guerra estuvo dominada por dos cuestiones clave. A principios de 1805 el virrey Amar y Borbón cerró los puertos de la región e impuso controles estrictos en todo el comercio costero. Lo hizo aduciendo órdenes de España diseñadas para limitar el riesgo de transporte durante la guerra, pero también porque alegó que el comercio costero servía como pretexto fundamental para el comercio ilícito con las colonias británicas. Las acciones de Amar causaron indignación entre los comerciantes neogranadinos, que protestaron tanto por el impacto en el comercio legítimo como porque el virrey otorgó permisos a comerciantes individuales para exportar productos a otras colonias españolas.[106] Amar rechazó estas acusaciones y defendió su política, pero en marzo de 1806 recibió órdenes de levantar las restricciones comerciales (orden que se implantó en abril del siguiente año).[107] La otra caracte-

rística clave fue la reanudación de las fuertes presiones dentro del virreinato para una apertura del comercio neutral, como una solución económica y como el único medio efectivo para combatir el contrabando. Algunas de las propuestas formuladas en esta época, como las que preparó Ignacio Cavero, incorporaban disposiciones expresamente destinadas a prevenir contra la penetración del comercio neutral por parte de los británicos. Otros fueron mucho más radicales: en el contexto de las discusiones con respecto a Nueva Granada, Francisco Viana, un alto funcionario colonial en Madrid, describió una propuesta del gobernador de Cumaná en Venezuela para el libre comercio "en tiempo de paz, y en el de guerra no sólo con las Colonias amigas, sino con las enemigas, especialmente estando tan inmediatas las Islas de Trinidad y Curazao que han conquistado los Yngleses". El propio Viana apoyó los llamados al comercio neutral, como "los medios más eficaces de contener el Contrabando".[108] Pero dichas propuestas resultaron demasiado radicales para los cautelosos funcionarios en Madrid. Las únicas reformas anticontrabando que realmente se aprobaron en esta época fueron medidas menores elaboradas por Amar después del caso Sabanilla, especialmente el nombramiento de un funcionario con la responsabilidad específica de combatir el contrabando a lo largo del río Magdalena.

VENEZUELA

En Caracas y las provincias periféricas de Venezuela, no menos que en las demás colonias españolas, el comercio legal se vio muy afectado como consecuencia de las guerras. El ingreso de barcos españoles a La Guaira, el principal puerto venezolano, se detuvo casi por completo en 1797 cuando el bloqueo británico entró en vigor.[109] Una fuente indicó que mientras las exportaciones de productos desde el puerto habían sido de

un promedio de 2 500 000 pesos cada año entre 1792 y 1795, entre 1797 y 1798 fueron en promedio de menos de un millón de pesos; al mismo tiempo, el valor medio de las importaciones legales por parte de los españoles fue de un millón de pesos durante cada uno de estos mismos dos años.[110] Una fuente distinta sugirió que las exportaciones de los españoles desde La Guaira tuvieron un valor de sólo 425 mil pesos en los 17 meses posteriores a enero de 1799, mientras que las importaciones de los españoles tuvieron un valor de sólo 212 mil pesos en el mismo puerto durante el mismo periodo.[111] A las consecuencias económicas directas de la guerra se sumaron las barreras al comercio impuestas por las autoridades locales: en 1803 el intendente de Caracas, Juan Vicente de Arce, estableció restricciones considerables al comercio marítimo local y prohibió las expediciones por parte de los españoles a las colonias extranjeras en busca de esclavos.[112] Una vez más, como en Nueva Granada, en 1805 se cerraron de hecho los puertos venezolanos tras el reinicio de las hostilidades, ostensiblemente en un intento por proteger los barcos españoles e impedir el tráfico ilegal con los británicos. Se ha afirmado que el impacto de la crisis comercial en Venezuela fue potencialmente más grave que en otros lugares debido al carácter específico del comercio de la región, que se basaba en las exportaciones de productos agrícolas (sobre todo cacao y añil) con un tiempo de almacenamiento limitado.[113] Para 1799, la ausencia de mercados legales había provocado el colapso de precios de los productos agrícolas, de 16-17 pesos por fanega de cacao a 6-7 pesos, o de 13 reales por libra de añil a 6-7 reales.[114] Mientras tanto, los precios de las importaciones legales se dispararon en un entorno general de escasez.

Estas circunstancias crearon las condiciones ideales para el

comercio ilícito en Venezuela, que floreció en todo el periodo de las guerras. El comercio ilegal con la región se articuló casi por completo por medio del comercio español bajo licencia y por medio del comercio efectuado por los mercaderes de las potencias neutrales. En el capítulo anterior pudimos apreciar evidencias de la fuerza del comercio bajo licencia desde Venezuela, ya sea en el abundante comercio desarrollado con Trinidad a partir de 1797 (del cual de lejos la mayor parte se efectuaba en barcos españoles) o en las operaciones basadas en Puerto Cabello en 1801. Por su parte, el comercio con las potencias neutrales estuvo permitido en Venezuela desde tan temprano como abril de 1797, y se vio interrumpido sólo brevemente por la suspensión general del comercio neutral en todo el imperio en abril de 1799. Curiosamente, las protestas venezolanas por esta suspensión hicieron hincapié en que ésta sólo incrementaría la penetración comercial británica en la región, al poner el comercio ilícito de manera aún más exclusiva en manos británicas. Un oficial legal creyó que era inevitable que "sin lograrse los beneficios, y laudables fines de la Real Orden, se llenen las Provincias de efectos prohividos, y de manufacturas Ynglesas". La Real Audiencia estuvo de acuerdo en que "los enemigos de la Corona traherían y llevarían por medio del comercio clandestino, lo mismo, o más que adquirirían antes al avrigo de las Vanderas neutrales". El gobernador de Cumaná protestó que

> si hasta ahora se han repartido nuestros frutos entre Españoles, Yngleses, Suecos, Dinamarqueses, Olandeses, y Norte Americanos, en lo sucesivo a ecepción de los pocos que compren los Españoles todos los demás irán a los Yngleses; porque adónde irá el contrabandista sino a Trinidad adonde puede ir sin rriesgo alguno, y se le pagen sus frutos y cargamentos mejor que en las demás colonias, y a doble precio que por los Españoles.[115]

Estos autores también recalcaron que la suspensión del comercio neutral durante un periodo de crisis comercial aguda presentaría a los británicos una propaganda fácil, lo cual au-

mentaría la amenaza de subversión desde Trinidad y otras partes. De este modo, era probable que el gobierno británico "abuse de la misma Real Orden de 20 de Abril de este año, y glosándola malignamente según su costumbre, intente añadir a la seducción este comprovante de que los Pueblos de la América son tratados con una duresa que los sepulta en la miseria".[116] Este tipo de argumentos contribuyó a la reapertura del comercio neutral en Venezuela en mayo de 1801. El comercio en mercancías británicas que se sostuvo bajo el manto de este comercio se describe en el capítulo 6. Baste señalar aquí que la fuerza del comercio español bajo licencia y neutral parece haber marginado el contrabando hecho por los mismos británicos casi por completo. Aunque parte de este comercio perduró en un nivel bajo en las regiones orientales desde Trinidad, no abundan pruebas concretas de comercio por parte de los contrabandistas británicos en el centro venezolano, y su importancia dentro del panorama comercial general parece haber sido insignificante.

El comercio británico de Venezuela se orientaba principalmente hacia Trinidad, al este, y hacia Jamaica, al oeste, con el parteaguas comercial situado algo al este de Caracas. Una parte importante del comercio de Caracas ahora pasaba a través del puerto intermediario de Puerto Cabello,[117] y también se dirigía hacia Curazao y Saint Thomas (ya sea que estas islas estuviesen bajo bandera neutral o británica).[118] A diferencia del punto de vista del gobernador de Cumaná citado en el párrafo anterior, algunos observadores creían que la acción británica en tiempos de guerra había prácticamente sacado a los competidores europeos de los mercados venezolanos,[119] dejando solamente la formidable y creciente competencia que significaban los Estados Unidos. Las investigaciones de un gobernador pos-

terior sobre el comercio ilícito durante la primera guerra angloespañola revelaron cómo “a la sombre de licencias y formalidades permitidas, se descubre la falsificación, la mala fée, la supercheria, y la traición con que los enemigos de la Corona, y algunos Vasallos indignos de este nombre aprovecharon los productos de esta Provincia”.[120] Una carta importante de unos comerciantes de Caracas, con fecha de mayo de 1803, describió unas provincias “surtidas y llenas de géneros de Algodón y también de lencería, procedentes del contínuo y crecido contrabando que se hace con las Colonias Extrangeras, y particularmente con la Ysla de Trinidad por la parte de Cumaná, Guayana, y Barcelona”. Estos artículos se importaban a través del comercio ilícito con las colonias extranjeras, pero también bajo contratos especiales concedidos a los mercaderes extranjeros para la exportación de productos agrícolas venezolanos durante la guerra. Al amparo de estas licencias, “hacen considerables sacas de Oro y plata con el fin aparente de traher erramientas de Agricultura, siendo el objeto principal otro mui distinto; porque a pretesto de Erramientas se retorna la mayor parte de los cargamentos en efectos de contrabando, que se desembarcan por las costas, y aún en los mismos Puertos ocultamente”. Haciendo eco de comentarios similares de mercaderes en Nueva Granada, los comerciantes de Caracas adujeron como prueba de la escala del tráfico ilegal el hecho de que la capital ahora se abastecía en parte de las provincias, donde las mercancías se vendían más barato.[121] No se ha registrado ningún cálculo español contemporáneo sobre el valor total del contrabando en Venezuela para el periodo de la primera guerra y la Paz de Amiens. Alexander Walker, un británico, pensó que el contrabando tenía un valor de dos a tres veces mayor que el de las importaciones legales de España a La Guaira, que según él valían unos 3 115 000 pesos (*ca*. 700 mil libras) en 1796.[122]

El autor francés Depons, en cambio, en un texto que aparentemente hacía referencia al año 1801, estimó el valor de las importaciones de contrabando en Venezuela en menos de 940 mil pesos al año.[123]

Las fuerzas anticontrabando en Venezuela fueron basadas en Puerto Cabello y, según una fuente, nunca constaron de más de dos bergantines, un barco menor y un par de lanchas armadas.[124] Para marzo de 1798 los británicos habían tomado presos ambos bergantines, mientras que un tercer navío se empleaba solamente para mandados del gobierno, por lo que "se hallan las costas desamparadas por mar, y por tierra, francas para introducirse quantos contravandos se quieran".[125] Depons describió un escuadrón de guarda-costas mucho más grande, que constaba de cuatro goletas y media docena de balandras, pero se mostró muy escéptico en cuanto a su eficacia:

> En el estado actual de las cosas, un contrabandista debe ser muy desafortunado para toparse con alguna de estas goletas. Sólo se hacen al mar en intervalos suficientemente breves y escasos, y tienen que vigilar una extensión de 300 leguas de costa, dotada por doquier de puntos adecuados para el desembarco. Encima, su infortunio tampoco sería irremediable, ya que al sacrificar una parte del cargamento, no es difícil que un español salve la otra.

Sin embargo, "a un extranjero no se le permitiría negociar o, dado el caso, la transacción costaría mucho más".[126] El informe de Depons se distingue por una descripción detallada de los destacamentos anticontrabando basados en tierra en Venezuela: cerca de 200 hombres con sus oficiales, cuyo rigor, sin embargo, consideraba "una mercancía que sólo requiere compradores". Ciertamente, a menudo se tiene la sensación de que las autoridades en Venezuela estaban más desinteresadas de lo habitual en mantener fuerzas anticontrabando activas o efectivas. En cualquier caso, los observadores convenían en lo inútil de las medidas anticontrabando en la región. El intendente en Caracas consideró los escuadrones marítimos como "enteramente

inútiles", y añadió que las fuerzas terrestres "no son suficientes quando la necesidad de los introductores es extrema, y el poder de los protectores bastante para hacerlos callar".[127] Otro oficial en la misma ciudad fue igualmente pesimista: "aun quando se apurasen todas las medidas nunca serían suficientes a contener este desórden en la basta extención de nuestra costa desierta". El gobernador de Cumaná pensó que era "absolutamente impocible guardar, ciento y cinquenta leguas de costa, y la infinidad de ríos, y caños navegables que internan en la Provincia". [128]

En octubre de 1805 el intendente Arce declaró que el cierre de los puertos venezolanos y la consiguiente alza de precios habían impulsado el contrabando a niveles escandalosos. Arce mencionó el decomiso de varios cargamentos de contrabando valiosos, incluido uno efectuado en la propia casa del jefe militar en La Guaira. Los decomisos habían alcanzado un valor de 127 mil pesos en dos años y medio, una suma sin precedentes pero que seguramente representaba menos de una décima parte de todas las importaciones de contrabando. "La mayor parte" del contrabando ingresaba a la región a través de la provincia de Cumaná, razón por la cual el intendente prohibió de hecho el comercio entre dicha provincia y Caracas.[129] El siguiente mes Arce reiteró que "el contrabando es excesivo y escandaloso", e insistió en que "son gentes pudientes los que lo hacen y protegen". Destacó que la única defensa eficaz era la promoción del comercio por medio de la legalización de las importaciones y exportaciones legítimas (comentarios que también buscaban justificar los contratos comerciales sospechosos que él mismo había otorgado en los dos años anteriores).[130] Los británicos estaban perfectamente al tanto de la riqueza de su comercio con Venezuela. En febrero de 1807, en el contexto de discusio-

nes con respecto a la posible acción militar en contra de las colonias españolas, el duque de Wellington descartó los planes de un ataque a Caracas en parte porque "existen indicios para pensar que grandes cantidades de productos británicos ya se trasladan al Reino de Tierra Firme por medio de los neutrales y el tráfico ilegal".[131]

Sin embargo, las estadísticas específicas del comercio siguen sin concretarse para este periodo, igual que para el periodo anterior. El estudio de Manuel Lucena Salmoral sobre el comercio exterior de Caracas en el sexenio que empezó en 1807 no aborda el tema del contrabando y arroja relativamente poca luz sobre el comercio con los británicos. Los datos de Lucena sugieren que de enero de 1807 a septiembre de 1808, aproximadamente de 24 a 29% del comercio registrado de La Guaira fue con las colonias extranjeras, evidentemente bajo licencia del gobierno.[132] Este comercio ahora constituía el segundo mercado de Caracas después de los Estados Unidos, aquel que produjo el peor déficit comercial y que "verdaderamente erosionaba la plata circulante que existía en la provincia".[133] En 1807, no obstante, el comercio registrado con las colonias británicas fue naturalmente insignificante, y aunque el siguiente año casi 60% de los envíos registrados era desde coloniales británicas o para ellas (sobre todo Curazao y Saint Thomas), este periodo incluyó unos cinco meses de comercio legal después de la paz angloespañola.[134]

PUERTO RICO Y SANTO DOMINGO

El comercio ilícito de Puerto Rico se practicó con todas las colonias extranjeras de la región, pero desde hace algún tiempo se había orientado sobre todo hacia la isla danesa de Saint Thomas, a corta distancia hacia el este. El valor total del contrabando de Puerto Rico se calculó en 500 mil pesos al año en 1792,

del cual cuatro quintas partes se concentraban en la capital, San Juan.[135] Buena parte de este comercio se volvió formalmente legal desde finales de 1797, cuando se permitió el comercio con los mercaderes neutrales en todo el imperio español. Los navíos daneses de Saint Thomas absorbieron una porción importante del comercio neutral con Puerto Rico, aunque ahora también enfrentaban una fuerte competencia de los barcos provenientes de los Estados Unidos. De 27 embarcaciones extranjeras que ingresaron a San Juan en los 18 meses posteriores a enero de 1800, casi 60% eran estadunidenses, y por lo menos 30% danesas, aunque casi la mitad de todos los viajes se originaban en Saint Thomas.[136] Durante la Paz de Amiens también se desarrolló un comercio floreciente con los territorios extranjeros en navíos españoles bajo licencia del gobierno. En los últimos nueve meses de 1803, 23 de estos navíos ingresaron a San Juan desde puertos extranjeros, mientras que 27 navíos españoles zarparon hacia destinos extranjeros. La relevancia de este comercio para las relaciones comerciales con los británicos queda poco clara; aproximadamente 60% de los viajes se hacía desde Saint Thomas o los Estados Unidos o hacia estos territorios, aunque una cuarta parte de las salidas era a “islas extranjeras” no especificadas, con cargamentos conformados básicamente por café, algodón, azúcar, madera y cueros.[137] Es probable que una parte importante del comercio británico con Puerto Rico durante el periodo de las guerras se haya canalizado a través de los Estados Unidos o de Saint Thomas, tanto en el momento en que esta isla era neutral como durante las dos ocupaciones británicas (que se discuten en el capítulo 4).[138] Cabe suponer que el comercio con los mercaderes españoles bajo licencia en los puertos libres, sobre todo los de las Antillas Menores pero en ocasiones también con Jamaica, era igual de relevante.

El contrabando por parte de los comerciantes británicos en Puerto Rico durante este periodo es más difícil de detectar. Los legajos de documentos de los gobernadores sobre el tema prácticamente no mencionan ningún tipo de comercio ilícito, aunque esto probablemente hable más de la actitud de las autoridades con el contrabando que de una falta de contrabando como tal.[139] Las relaciones con los británicos parecen haberse visto afectadas por la invasión frustrada de abril de 1797, emprendida por las fuerzas poco antes victoriosas en Trinidad. Este evento volvió a los portorriqueños extremadamente sensibles a la presencia de barcos británicos en las costas o a las actividades de los mercaderes británicos en los puertos.[140] Dicha sensibilidad, con las mayores facilidades para el comercio en barcos neutrales o por parte de comerciantes españoles, pudo en efecto haber limitado el comercio ilegal directo de los británicos al contrabando insignificante y tal vez la tala de árboles a lo largo de la costa. Es cierto que varios casos inusuales, no obstante, insinúan cierta flexibilidad en las relaciones comerciales durante estos años. En 1799 se llevó a cabo un rescate excepcional desde Puerto Rico, de un cargamento de mercurio de la balandra *Elisa*, capturada por un corsario británico y retenida en Saint Thomas. Un comerciante estadunidense fue contratado para transportar el mercurio a Veracruz en un barco neutral, para lo cual primero procuró un permiso de las autoridades británicas en Tórtola que protegiese el viaje.[141] A principios de 1803 dos balandras británicas ingresaron a San Juan desde Tórtola con parte de un cargamento rescatado del navío español *Nuestra Señora del Carmen*, que había naufragado en Anegada en camino desde Málaga. Más inusitado aún, en febrero de 1802 la balandra *Spring Bird* entró desde Nueva Providencia despachada por John Low, bajo las órdenes del mercader de La Habana Juan Luis de la Cuesta. Este navío llevaba un

cargamento de mercancías variadas y 72 mil pesos en efectivo, todo lo cual De la Cuesta ofreció adelantar a la Real Hacienda a cambio de futuros situados militares.[142] Tal y como resultaron las cosas, Puerto Rico quizá fuera la primera de las colonias españolas en abrir sus puertos a los barcos británicos tras la Paz angloespañola de mediados de 1808. El 1 de agosto el comandante británico en Saint Thomas informó a sus compatriotas de esta apertura y posteriormente declaró que "todos los apoyos y facilidades se concediesen en adelante a los españoles que comerciaran con esta isla".[143]

El contrabando en Santo Domingo estuvo basado tradicionalmente en el comercio transfronterizo con la colonia francesa de Saint Domingue y en el comercio marítimo encubierto con las islas extranjeras vecinas. Este comercio marítimo fue relativamente pobre, reflejo de la condición general de la colonia, y de nuevo se efectuó principalmente con los daneses en Saint Thomas, mientras que los británicos quedaron aparentemente relegados a un papel secundario. Santo Domingo no tenía un escuadrón guardacostas formal, la actividad marítima anticontrabando dependía principalmente de los corsarios privados, mientras que las fuerzas terrestres estaban demasiado diseminadas y apenas representaban un simple gesto simbólico en la contención del contrabando.[144] En septiembre de 1793 los británicos explotaron el desorden provocado por la gran revuelta de los esclavos para invadir la St. Domingue francesa, y durante cinco años intentaron ocupar dicho territorio antes de ser expulsados finalmente por los revolucionarios negros en 1798. La cooperación británica con Santo Domingo en estos momentos fue muchas veces estrecha, y los británicos adquirieron grandes cantidades de ganado de los españoles para el abastecimiento de sus tropas.[145] En 1795 España cedió su par-

te de la isla a Francia con el tratado que dio fin a la guerra francoespañola iniciada dos años antes, cesión que finalmente se hizo efectiva entre 1800 y 1801. Hasta esta fecha, es probable que la mayoría del comercio con los británicos se haya efectuado o por españoles que comerciaban bajo licencia, o a través del vehículo del comercio neutral (de nuevo efectuado básicamente por mercaderes estadunidenses y daneses). Sin duda también perduró algo del contrabando británico directo, en parte bajo el manto de documentos neutrales falsos. Así, en marzo de 1800 los oficiales de Real Hacienda en Santo Domingo observaron que "aunque el Pavellón es Dinamarquéz la construcción de muchos de los Barcos de grueso porte de que tratamos es Ynglés, sus Capitanes o sobrecargos, no son aquí conocidos, y no vienen como otros consignados a comerciantes establecidos, por cuya razón hay más que un fundado recelo, el que sean Yngleses, que naveguen con Pavellón Dinamarquéz".[146] Santo Domingo volvió al control español en 1809 mediante una expedición militar conjunta angloespañola. Entre los frutos de dicha expedición estuvo la apertura inmediata de los puertos de la colonia a los barcos británicos, en igualdad de condiciones con los de España.[147]

MONOPOLIO E IMPUESTOS: ENFOQUES CONTEMPORÁNEOS SOBRE LAS CAUSAS DEL CONTRABANDO

Las razones por las cuales el contrabando perduró en las colonias españolas en una escala tan grande fueron objeto de un amplio consenso entre los autores de la época, tanto hispanoamericanos como extranjeros, que abordaron la cuestión. La mayoría responsabilizó con firmeza al sistema de comercio imperial español, que se consideraba demasiado complejo, excesivamente oneroso en términos fiscales y, sobre todo, anticuado e incompatible con la posición real de España en el mundo co-

mercial. El francés Dauxion Lavaysse se quejó de que

> aunque España, con las leyes, los reglamentos absurdos y numerosos impuestos que trababan y ahogaban su comercio colonial, no podía ni exportar ni elaborar los productos de sus inmensas colonias, no quería, sin embargo, permitir exportarlos ni elaborarlos ellos mismos, ni permitirle a los extranjeros exportarlos y traerle en cambio a los colonos los objetos que necesitaban. De aquí, un comercio de contrabando por el cual un gobierno ciego y opresivo se veía frustrado en sus derechos.[148]

El administrador colonial Francisco Viana declaró categóricamente que "hasta que el Comercio de la Metrópoli, no sea qual se necesita para que el clandestino no tenga ventajas, será éste inevitable".[149] El virrey Mendinueta de Nueva Granada llegó a describir el contrabando como "un mal en cierto modo necesario por las circunstancias", una práctica que había evitado carencias crónicas y posiblemente hasta la agitación social.[150] La ira y la frustración por la política comercial oficial se expresaron cada vez con mayor frecuencia a medida que las guerras continuaron y las perturbaciones económicas que las acompañaron se agravaron. Estas preocupaciones emergieron con especial vigor durante protestas en Venezuela en 1799 en contra de la amenaza de supresión del comercio neutral con esa colonia, que se había concedido dos años antes. En este contexto, el gobernador de Cumaná preguntó en relación con los colonos de su provincia: "Qué harán estos de sus haciendas? Qué arbitrios tomarán para vivir, y tapar sus carnes, si no pueden darle salida [a sus productos agrícolas], y reducirlos a dinero, y las demás cosas de forsosa necesidad? […] ¿Y quales pueden ser las resultas, sino la pobresa, la miseria, el descontento, y la desesperación quizas?"[151] Los vecinos de la ciudad de Valencia llamaron al decreto que suprimía el comercio con los neutrales "una órden que en brebe será la desolación y exterminio de todos estos leales havitantes".[152] El ayuntamiento de Caracas llamó a la suspensión "inhumana" y preguntó amarga-

mente: "¿de qué han de subsistir estas Provincias si se suprime el comercio provicional que se les concedió con tales restricciones…? ¿Será la mente del Soberano que se acabe todo con tal de que no deje de acabarse el comercio provicional?"[153] Dicha animadversión en contra de la política oficial, expresada tan abiertamente, contradice cualquier noción de que los hispanoamericanos considerasen el contrabando como algo moralmente inaceptable, y más aún cualquier idea de que se sintiesen inclinados a acatar las órdenes de su gobierno en contra de él.

Fundamental para los análisis críticos de las causas del contrabando fue la cuestión de la excesiva carga impositiva. El Consulado de La Habana escribió al ministro en Madrid: "En quanto al contrabando, debemos confesarlo ingenuamente a V.E. lo hay, pero el que hay es forzoso; su aliciente está en los crecidos Derechos que contribuye el comercio Nacional y en la exención que en el hecho goza el clandestino".[154] Alexander von Humboldt estuvo de acuerdo en que "el contrabando subsistirá necesariamente mientras que no se disminuya el aliciente de la ganancia haciendo una mudanza total en el sistema de las aduanas".[155] El gravamen a las manufacturas extranjeras que tradicionalmente se reexportaban a las colonias desde España se consideraba particularmente significativo, ya que estas mercancías constituían naturalmente la esencia del tráfico ilegal. El mercader cubano Antonio del Valle Hernández estimó la carga total de los impuestos sobre las mercancías europeas importadas a La Habana entre 25 y 30%.[156] Humboldt calculó que las mercancías europeas importadas en barcos españoles a puertos novohispanos asumieron impuestos de entre 35 y 40%, y Miguel Lerdo de Tejada identificó nueve impuestos diferentes en dichas mercancías con un peso total de aproximadamente 36.5%.[157] Francisco Pérez Muñoz demostró que la tela que

se compraba en Hamburgo devengaba impuestos de 50.5% en el transcurso de la importación a España, la exportación a Veracruz y la repatriación de las ganancias a la Península. La misma tela importada a cualquier isla británica en las Indias Occidentales causaba un arancel total de 5%, de modo que los comerciantes británicos podían venderla allí o despacharla como contrabando a Veracruz por un precio con el que ningún comerciante español legítimo podía competir.[158] José Ignacio de Pombo estimó que una pieza de tela que costaba 10 pesos en Europa se vendía por el doble de esa suma en Cartagena de Indias debido al peso acumulado de los impuestos, fletes, comisiones y seguros. Después señaló que estos factores podían triplicar el costo de las mercancías europeas importadas a Nueva Granada a través de los canales oficiales, lo que constituía "un estímulo el más eficaz que podía darse para el contrabando".[159]

Si los problemas eran un monopolio obsoleto y una carga impositiva excesiva, entonces la reforma comercial y la reducción fiscal serían los remedios. La mayor parte de los observadores coincidieron en identificar dichas reformas —en lugar del mejoramiento de las fuerzas aduaneras y guardacostas— como el único método práctico para combatir el comercio ilícito. José Donato de Austria, secretario del Consulado de Veracruz, expresó los argumentos de muchos cuando hizo hincapié en la importancia del "imprescindible guía de la moderación de derechos, la facilidad de los despachos, la libertad de los transportes, y el cómodo y uniforme manejo de los comerciantes".[160] Del Valle Hernández argumentó con elegancia, aunque también con optimismo: "los derechos de Aduana no se pueden considerar como renta fixa de la Corona, y su combinación es más bien una rienda sutil que tiene en su mano el Gobierno pa-

ra dirigir y conducir con destreza al comercio en los canales más ventajosos a la Nación y al estado".[161] El consenso generalizado sobre la necesidad de una reforma comercial y fiscal más amplia, no obstante, se enfrentó con la implacable hostilidad de los poderosos Consulados, particularmente los de Cádiz y la Ciudad de México, con fuertes intereses en el mantenimiento del sistema mercantil tradicional. Una reforma seria del aparato fiscal e institucional que regía el comercio imperial de España se haría esperar hasta el comienzo de los movimientos de emancipación después de 1808; y llegaría demasiado tarde para rescatar lo que quedaba de la hegemonía comercial española en América.

NOTAS AL PIE

[1] William Robinson, "Humble Memorial", s.l., s.f. [1805], N.A., B.T. 1/28, ff. 265-290v, véase ff. 279-v.

[2] Humboldt, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España,* pp. 423, 481, 496, 505.

[3] Olmos Sánchez, "Contrabando y libre comercio", p. 92.

[4] Félix Berenguer de Marquina a Miguel Cayetano Soler, Ciudad de México, 27 de julio de 1801, A.G.I., México, 1603; Anónimo (ed.)., *Instrucciones,* p. 205.

[5] Estos casos se discuten en Rodríguez del Valle, "Félix Berenguer de Marquina", pp. 130-135.

[6] Félix Berenguer de Marquina a Miguel Cayetano Soler, Ciudad de México, 27 de julio de 1801, A.G.I., México, 1603.

[7] Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, p. 496.

[8] García Dabila a Marquina, Veracruz, 14 de agosto de 1801, A.G.N.M, Correspondencia de diversas autoridades, leg. 59, exp. 36, ff. 118-121.

[9] Marquina a Soler, Ciudad de México, 27 de julio de 1801, A.G.I., México, 1603.

[10] Véase, por ejemplo, Depons, *Travels in South America,* 2, pp. 59-60; "E.D.C.P.", carta del 1 de abril de 1806, en *Jornal Económico Mercantil de Veracruz,* núms. 50-51, 19 a 20 de abril de 1806.

[11] Armytage, *The Free Port System,* p. 115.

[12] Rodríguez del Valle, "Félix Berenguer de Marquina", pp. 131-135.

[13] "Reos de los Contrabandos de Veracruz", Ciudad de México, 29 de mayo de 1801, A.G.I, México, 1603.

[14] Rodríguez del Valle, "Félix Berenguer de Marquina", pp. 140-146.

[15] Rodríguez del Valle, "Félix Berenguer de Marquina", pp. 147-148; Anónimo, *Instrucciones,* pp. 214, 221-224. Las numerosas disputas del Gobernador con Marquina se discuten en varios documentos en A.G.I., México, 2841.

[16] Marquina a Soler, Ciudad de México, 27 de julio de 1801, A.G.I., México, 1603.

[17] Véase la serie de documentos en A.G.N.M., Alcabalas, vol. 427, exp. 3, ff. 56-82v.

[18] Olmos Sánchez, "Contrabando y libre comercio", p. 92; "Providencias tomadas para evitar el Contrabando en las Costas de Alvarado y Goazacoalcos, 1799", A.G.N.M., Marina, vol. 141, exp. 1, ff. 1-24.

[19] Consulado a Marquina, Veracruz, 8 de junio de 1801, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 47-50v, y la serie que sigue; Marquina a Juan Ygnacio Bustillo, Ciudad de México, 30 de mayo de 1801, A.G.N.M., Marina, vol. 143, exp. 17, ff. 488-489, y documentación anexa.

[20] López Cancelada, *Ruina de la Nueva España,* pp. 38-39; Anónimo, *Instrucciones,* p. 205.

[21] Rodríguez del Valle, "Félix Berenguer de Marquina", pp. 70-71, 129, 142-143.

[22] Real Díaz, "José de Iturrigaray", p. 269.

[23] Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España,* p. 496.

[24] Citado en Williams, "Mercados británicos en el Caribe", p. 100.

[25] Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, pp. 423, 511; Peuchet, *État des Colonies,* 1, pp. 346-347, es una traducción directa (sin atribuir). La metodología general utilizada por Humboldt aquí, que básicamente compara información sobre la producción de monedas en las Casas de Moneda novohispanas con las exportaciones registradas y estimadas, fue criticada por Quirós, *Memoria de instituto,* pp. 81-82.

[26] Francisco Pérez Muñoz al Consulado, Veracruz, 6 de febrero de 1804, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 37-44.

[27] Manuel José Elvuero al Consulado, Veracruz, 20 de febrero de 1804, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 45-46v.

[28] Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España,* pp. 502-503; véanse también los comentarios similares de Pedro Ajequiezcane, "British Trade with the Spanish Colonies", pp. 254-255.

[29] Arregui Martínez-Moya, "Instrucción de Guardacostas" (que también publica las normativas en su totalidad).

[30] Parte del texto del Manifesto se reproduce en Narváez y la Torre, "Discurso del Mariscal de Campo", p. 81; su impacto en la Nueva España puede rastrearse en un decreto emitido por el virrey Iturrigaray, Ciudad de México, 6 de mayo de 1805, en A.G.N.M., Bandos, vol. 23, exp. 77, f. 187.

[31] Real Díaz, "José de lturrigaray", pp. 268-272; Smith, "Shipping in the Port of Veracruz", p. 10.

[32] "Memoria sobre el establecimiento de guarda-costas", s.f. (¿finales de 1807 o principios de 1808?), A.M.N., ms. 149, doc. 7, f. 18.

[33] Coggeshall, *Second Series of Voyages,* pp. 42-45.

[34] William Billings a James Madison, Nueva York, 21 de mayo de 1801, N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 1.

[35] Véanse los informes comerciales en N.A., C. O. 137/ 116, ff. 312-314; C. O. 137/ 118, ff. 75-80.

[36] Para el contrato de Gordon y Murphy, véase el capítulo 6.

[37] "A Committee appointed by the Merchants of Kingston…", 8 de mayo de 1800, en Minutes of Council, 10 de mayo de 1800, N.A., C.O. 137/104, ff. 114-123.

[38] Quirós, *Memoria de instituto,* p. 81; véase también la referencia en una memoria anterior de José María Quirós, en Ortiz, *Memorias,* pp. 208-210, y el informe del Consulado, Veracruz, 28 de abril de 1810, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 1-2.

[39] Consulado a la Corona, Veracruz, 1 de marzo de 1809, A.G.I., México, 2997, f. 8.

[40] Arango y Parreño, *Obras,* 1, pp. 74-76.

[41] Gremio a Miguel Cayetano Soler, Veracruz, 28 de mayo de 1808, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 26-v.

[42] Francisco de Guerra y Agreda al gremio, Veracruz, 12 de agosto de 1808, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 28-v; copia, adjunto núm. 14 a Gremio a la Corona, Veracruz, 1 de marzo de 1809, A.G.I., México, 2997.

[43] Comerciantes mexicanos al Consulado, Ciudad de México, 17 de mayo de 1809, A.G.N.M., Archivo Histórico de Hacienda, leg. 215, exp. 9, ff. 431-436.

[44] Josiah Blakeley a James Madison, Santiago de Cuba, 3 de abril de 1805, N.A.W., R.G. 59, T55, rollo 1; Pezuela, *Historia,* 3, pp. 283-286, 370-374.

[45] Sebastián Vindelán al Marqués de Someruelos, Cuba, 18 de mayo de 1802, reproducida en Barras y Aragón, "Noticias y documentos", pp. 546-547.

[46] George Morton a James Madison, George Town, 4 de junio de 1801, N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 1.

[47] Informe fechado en La Habana, 18 de julio de 1798, A.G.I., Santo Domingo, 2193.

[48] Informe sobre faros, adjunto a Consulado a Diego de Gardoqui, La Habana, 4 de junio 1796, A.G.I., Santo Domingo, 2192.

[49] Consulado a Francisco de Saavedra, La Habana, 16 de mayo de 1798, A.G.I., Santo Domingo, 2193.

[50] "Memoria sobre el establecimiento de guarda-costas", A.M.N., ms. 149, doc. 7, véase ff. 17-v.

[51] "Noticias de la Ysla de Jamayca", A.G.N.M., Correspondencia de diversas autoridades, leg. 59, exp. 57, f. 221; W. Craigie y Co. a Gov. Charles Cameron, s.l., s.f. (principios de 1808), N.A., B.T. I /38, ff. 222-6v.

[52] William Billings a James Madison, Nueva York, 21 de mayo de 1801, N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 1.

[53] Vincent Gray a James Madison, La Habana, 14 de enero de 1805, N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 1.

[54] Como se expone más adelante, cap. 6.

[55] Vincent Gray a James Madison, La Habana, 29 de octubre de 1802, N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 1. Sobre este complejo punto, véase también Gray a Madison, La Habana, 2 de enero de 1805; Henry Hill a Madison, La Habana, 10 de noviembre de 1805, y "Copy of extract from my instructions, as inclosed [...] in my letter of the 16th August [1805]", en N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 1: Josiah Blakeley a Madison, Santiago de Cuba, 1 de noviembre de 1801, N.A.W., R.G. 59, T55, rollo 1.

[56] Carta al Consulado, Veracruz, 6 de febrero de 1804, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 37-44.

[57] Anónimo (ed.), *Instrucciones,* p. 181.

[58] "Expediente sobre proponer a los Sres Gefes las medidas convenientes para la eficaz persecución del contrabando en las costas de esta Ysla", A.N.C., Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 112, núm. 4715.

[59] "Memorial interesante y documentada [...] sobre comercio y la situación de la Ysla de Cuba", Madrid, 25 de agosto de 1816, A.M.N., ms. 436, doc. 13; también del mismo autor, "Informe del Síndico...", para. 61, pp. 264-265.

[60] Arango y Parreño, "Informe del Síndico [...] sobre los medios que conviene proponer para sacar la Agricultura y Comercio de la Isla del apuro en que se hallan", La Habana, 29 de noviembre de 1808, en *Obras,* 1, pp- 17-64, véanse pp. 71-76.

[61] Estas cifras son presuntamente por año; véanse José María Quirós, "Memoria de instituto...", Jalapa, 23 de septiembre de 1811, en Ortiz, *Memorias,* pp. 203-226, p. 210.

[62] Arango y Parreño, *Obras,* 1, pp. 74-76; la misma cifra, probablemente obtenida de las estimaciones de Arango, se proporciona en un informe del gremio de comerciantes de la Nueva España fechado el 23 de agosto de 1809, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 13-24v, parr. 17.

[63] Mendinueta, *Relación,* 3, pp. 102-103.

[64] Véanse los comentarios de Santiago González, expuestos en un resumen de un informe del Consulado, fechado en Cartagena de Indias, 24 de julio de 1804, A.G.I., Santa Fe, 960.

[65] McFarlane, *Colombia before Independence,* en particular pp. 298-302.

[66] Pombo, "Memoria sobre el contrabando", p. 103.

[67] Narváez y de la Torre, "Discurso del Mariscal de Campo", p. 93.

[68] Véanse los comentarios de Ignacio Cavero, expuestos en un resumen de un informe del Consulado, fechado en Cartagena de Indias, 24 de julio de 1804, A.G.I., Santa Fe, 960.

[69] Hubo muchas propuestas de este tipo; ejemplos importantes para el periodo del final de la Paz de Amiens incluyen Pombo, "Informe del Real Tribunal", en particular pp. 30-40; carta de Manuel Hernández fechada en Cartagena de Indias, 21 de noviembre de 1803, A.G.I., Santa Fe, 959.

[70] Mendinueta al Marqués de las Hormazas, Santa Fe, 19 de abril de 1798, A.G.I., Santa Fe, 647.

[71] Mendinueta a Miguel Cayetano Soler, Santa Fe, 19 de febrero de 1799, A.G.I., Santa Fe, 648.

[72] Mendinueta a Soler, Santa Fe, 19 de julio de 1801, A.G.I., Santa Fe, 650.

[73] Pombo, "Informe del Real Tribunal", pp. 16-17.

[74] Polo Acuña, "Contrabando y pacificación indígena".

[75] Mendinueta a Soler, Santa Fe, 19 de julio de 1801, A.G.I., Santa Fe, 650; también Mendinueta, *Relación,* 3, pp. 104-105.

[76] Anastasio Zejudo a Mendinueta, Cartagena, 30 de julio de 1797, A.G.I., Santa Fe, 647.

[77] "Memorial of the subscribers" [Kingston, junio de 1806], N.A., C.O. 137 / 116, ff. 174-5v.

[78] Humboldt, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España,* p. 424. Humboldt hizo una parada en los ríos Sinú y el Atrato en abril de 1801, y advirtió que las desembocaduras de estos ríos "sirven de depósito de paso a los contrabandistas".

[79] Pombo, "Informe del Real Tribunal", pp. 19-20.

[80] Mendinueta a Miguel Cayetano Soler, Santa Fe, 19 de enero de 1800, A.G.I., Santa Fe, 649.

[81] Anastasio Zejudo, "Estado del número y calibre…", Cartagena, 30 de julio de 1797, A.G.I., Santa Fe, 647.

[82] "Relación de los comisos o contrabandos…", A.G.N.C., Colonia: Contrabandos, vol. 15, ff. 785-786v.

[83] Sobre los orígenes probables de este decreto, véase Ezpeleta, *Relación del gobierno,* 2, pp. 281-282.

[84] Véase en particular Anastasio Zejudo a Mendinueta, Cartagena, 30 de julio de 1797, A.G.I., Santa Fe, 647; Mendinueta al Marqués de la Hormazas, Santa Fe, 19 de abril de 1798, A.G.I., Santa Fe, 647, y Zejudo, "Ynstrucción que deben observar los Gefes…", adjunto a Mendinueta a Soler, Santa Fe, 19 de octubre de 1800, A.G.I., Santa Fe, 649.

[85] Mendinueta a Miguel Cayetano Soler, Santa Fe, 19 de febrero y 19 de octubre de 1800, ambas en A.G.I., Santa Fe, 649.

[86] Véase también Mendinueta, *Relación,* 3, pp. 181-182.

[87] Mendinueta, *Relación,* 3, pp. 103-104.

[88] Comentarios de Santiago González, expuestos en un resumen de un informe del Consulado, fechado en Cartagena de Indias, 24 de julio de 1804, A.G.I., Santa Fe, 960.

[89] Consulado al virrey, Cartagena, 20 de octubre de 1803, A.G.N.C., Consulados, vol. 2, ff. 947-952.

[90] Ambos se exponen en un resumen de un informe del Consulado, fechado en Cartagena de Indias, 24 de julio de 1804, A.G.I., Santa Fe, 960.

[91] Pombo, "Informe del Real Tribunal", pp. 21-23; "Memoria sobre el contrabando", pp. 60-64.

[92] McFarlane, *Colombia before Independence,* pp. 302-304.

[93] Pombo, "Memoria sobre el contrabando", pp. 67-70.

[94] Consulado al virrey, Cartagena, 20 de octubre de 1803, A.G.N.C., Consulados, vol. 2, ff. 947-952.

[95] Carta de Manuel Hernández, fechada en Cartagena de Indias, 21 de noviembre de 1803, A.G.I., Santa Fe, 959.

[96] "Memorial of the subscribers" [Kingston, junio de 1806], N.A., C.O. 137 / 116, ff. 174-175v; Parsons, *San Andrés y Providencia,* pp. 53-54.

[97] Los comentarios de Ignacio Cavero están expuestos en un resumen de un informe del Consulado, fechado en Cartagena de Indias, 24 de julio de 1804, A.G.I., Santa Fe, 960.

[98] Pombo, "Memoria sobre el contrabando", pp. 60-64.

[99] Barbier, "Commercial Reform and *Comercio Neutral",* pp. 113-115; Consulado al Ministro de Hacienda, Cartagena, 20 de octubre de 1805, A.G.I., Santa Fe, 960.

[100] Mateo Arroyo, petición en nombre de José Romero Campo, Madrid, 20 de marzo de 1807, A.G.I., Santa Fe, 960.

[101] Nicolás de Zubiria al virrey, Cartagena, 30 de junio de 1806, A.G.N.C., Colonia: Virreyes, vol. 16, ff. 322-328.

[102] Narváez y de la Torre, "Discurso del Mariscal de Campo", p. 107.

[103] Silverio Lastonera al virrey, Mompox, 23 de febrero y 13 de mayo de 1806, en A.G.N.C., Colonia: Contrabandos, vol. 15, ff. 382-v, 720-v.

[104] Subrayado en el original: Antonio Amar y Borbón a Miguel Cayetano Soler, dos cartas fechadas en Santa Fe, 7 de diciembre de 1806, una marcada como "reservada", en A.G.I., Santa Fe, 960; otras copias en A.G.I., Santa Fe, 653.

[105] "Memoria sobre el establecimiento de guarda-costas", A.M.N., ms. 149, doc. 7, f. 17.

[106] Consulado al ministro de Hacienda, Cartagena, 27 de julio de 1805, A.G.I., Santa Fe, 959; Consulado al ministro de Hacienda, Cartagena, 20 de octubre de 1805, A.G.I., Santa Fe, 960.

[107] Cédula fechada en Aranjuez, 10 de marzo de 1806, A.G.I., Santa Fe, 960; Amar y Borbón a Miguel Cayetano Soler, Santa Fe, 20 de abril de 1807, A.G.I., Santa Fe, 654.

[108] Los documentos clave aquí son un resumen de un informe del Consulado fechado en Cartagena el 24 de julio de 1804, A.G.I., Santa Fe, 960, que expone las opiniones de Santiago González, Ignacio Cavero y Antonio Narváez; Narváez y de la Torre, "Discurso del Mariscal de Campo", que tiene fecha del 30 de junio de 1805, y Francisco Viana a Miguel Cayetano Soler, Madrid, 16 de abril de 1807, también en A.G.I., Santa Fe, 960. Viana fue Contador General de Indias.

[109] Fisher, "Commerce and Imperial Decline", p. 463; *Trade, War,* p. 52.

[110] Vicente Linares, *Acta,* Caracas, 18 de agosto de 1799, en "Testimonio de los Autos creados sobre establecer en la Provincia de Venezuela [...] comercio con el extranjero", A.G.I., Caracas, 117, ff. 60-69v.

[111] Manuel de Guevara Vasconcelos y Antonio López Quintana a Miguel Cayetano Soler, Caracas, 31 de julio de 1800, A.G.I., Caracas, 117.

[112] Véase en particular Juan Vicente de Arce a Soler, Caracas, 24 de mayo de 1803, A.G.I., Caracas, 516; Guevara Vasconcelos al Príncipe de la Paz, Caracas, 28 de junio de 1805, A.G.I., Caracas, 61; Guevara Vasconcelos al Ministro de Hacienda, Caracas, 13 de julio de 1805, A.G.I., Caracas, 119.

[113] Fisher, "Commerce and Imperial Decline", p. 463; también el comentario en McFarlane, *Colombia before Independence,* p. 307.

[114] Cabildo de Valencia, *Representación,* Valencia, 8 de octubre de 1799, en "Testimonio de los Autos creados sobre [...] comercio con el extranjero", A.G.I., Caracas, 117, ff. 77v-85v.

[115] Vicente Emparán a Guevara Vasconcelos y López Quintana, Cumaná, 19 de junio de 1800, A.G.I., Caracas, 117.

[116] Parecer del Señor Fiscal, Caracas, 5 de noviembre de 1799, y Voto consultivo de la Real Audiencia, Caracas, 13 de noviembre de 1799, ambos en "Testimonio de los Autos creados sobre establecer en la Provincia de Venezuela [...] comercio con el extranjero", A.G.l., Caracas, 117, ff. 96-110v, 110v-117v. Distintos observadores presentaron argumentos similares a lo largo de este extenso informe.

[117] Radhay, "Contraband", p. 33.

[118] Polo Acuña habla de un "eje Jamaica-Curazao-Guajira": "Contrabando y pacificación indígena", p. 125.

[119] Comentario realizado por Walker, *Colombia,* 2, pp. 184-185.

[120] Guevara Vasconcelos al ministro de Hacienda, Caracas, 9 de mayo de 1805, A.G.l., Caracas, 119.

[121] Representantes del Consulado de Caracas al lntendente, Caracas, 4 de mayo de 1803, A.G.I., Caracas, 921.

[122] Walker, *Colombia,* 2, p. 185.

[123] *Travels in South America,* 2, pp. 62-63.

[124] "Memoria sobre el establecimiento de guarda-costas", A.M.N., ms. 149, doc. 7, f. 16.

[125] Prior y cónsules del Consulado a Francisco de Saavedra, Caracas, 22 de marzo de 1798, A.G.I., Caracas, 919.

[126] Depons, *Travels in South America,* 2, pp. 63-66.

[127] Arce a Soler, Caracas, 18 de noviembre de 1805, A.G.l., Caracas, 486.

[128] Parecer del Señor Fiscal, Caracas, 5 de noviembre de 1799, y Emparán al Intendente de Caracas, Cumaná, 21 de agosto de 1799, ambos en "Testimonio de los Autos creados sobre establecer [...] comercio con el extranjero", A.G.l., Caracas, 117, ff. 96-110v y 33v-42v respectivamente.

[129] Arce a Soler, 31 de octubre de 1805, A.G.I., Caracas, 486.

[130] Arce a Soler, 18 de noviembre de 1805, A.G.l., Caracas, 486.

[131] Memorando con fecha del 15 de febrero de 1807, en Wellington, *Supplementary Despatches*, vol. 6, pp. 56-61.

[132] Lucena Salmoral, *Características del comercio exterior*, pp. 276-278, 287-288.

[133] Lucena Salmoral, *Características del comercio exterior,* pp. 219, 228.

[134] Lucena Salmoral, *Características del comercio exterior,* pp. 228-230, y tabla 4, empieza en p. 183.

[135] Sonesson, *Puerto Rico's Commerce,* pp. 27-28.

[136] "Relación certificada", anexo a Ramón de Castro a Miguel Cayetano Soler, Puerto Rico, 3 de noviembre de 1801, A.G.l., Santo Domingo, 2319.

[137] Véanse los informes comerciales anexos a de Castro a Soler, Puerto Rico, 14 de marzo y 25 de mayo de 1804, ambos en A.G.I., Santo Domingo, 2322.

[138] Véase también Sonesson, *Puerto Rico's Commerce,* pp. 37-38.

[139] Esta afirmación se basa en una inspección escrupulosa de los documentos del A.G.I., Santo Domingo, 2316-2324.

[140] Véase por ejemplo de Castro a las Hormazas, Puerto Rico, 28 de enero de 1798, A.G.I., Santo Domingo, 2317; de Castro a Juan Manuel Álvarez, Puerto Rico, 14 de enero 1800, A.G.I., Santo Domingo, 2319.

[141] De Castro a Soler, Puerto Rico, 15 de octubre de 1799, A.G.I., Santo Domingo, 2318, e informe anexo. En febrero de 1800 de Castro recibió orden de no rescatar ningún otro cargamento de mercurio; véase De Castro a Soler, Puerto Rico, 2 de octubre de 1801, A.G.I., Santo Domingo, 2319.

[142] De Castro a Soler, Puerto Rico, 1 de marzo de 1802, y el informe anexo, A.G.I., Santo Domingo, 2320.

[143] Proclamación del brigadier general Fitzroy Maclean, Saint Thomas, 1 de agosto de 1808, N.A., B. T. I /41, ff. 149-v.

[144] Sevilla Soler, *Santo Domingo,* pp. 215-219.

[145] Véase por ejemplo Admiral sir Hyde Parker a Evan Nepean, *Queen,* Manchineel Bay, Hispaniola, 23 de diciembre de 1796, N.A., A.D.M. 1/247, núm. 157.

[146] Oficiales de la Real Hacienda al Gobernador, Santo Domingo, 15 de marzo de 1800, A.G.I., Indiferente General, 2466.

[147] Jones, "Historical Study", pp. 161-162; Langnas, "Great Britain's Relations", cap. 5, p. 20.

[148] Dauxion Lavaysse, *Vogaye aux Iles de Trinidad,* pp. 326-327.

[149] Francisco Viana a Miguel Cayetano Soler, Madrid, 16 de abril de 1807, A.G.I., Santa Fe, 960.

[150] Mendinueta a Soler, Santa Fe, 19 de julio de 1801, A.G.I., Santa Fe, 650.

[151] Vicente de Emparán al intendente de Caracas, Cumaná, 21 de agosto de 1799, en "Testimonio de los Autos creados sobre establecer […] comercio con el extranjero", A.G.L., Caracas, 117, ff. 33v-42v.

[152] Cabildo de Valencia, Representación, Valencia, 8 de octubre de 1799, en "Testimonio de los Autos creados sobre establecer […] comercio con el extranjero", A.G.L., Caracas, 117, ff. 77v-85v.

[153] Vicente Linares, *Acta,* Caracas, 18 de agosto de 1799, en "Testimonio de los Autos creados sobre establecer […] comercio con el extranjero", A.G.L., Caracas, 117, ff. 60-69v.

[154] Consulado a Diego de Gardoqui, La Habana, 6 de enero de 1796, A.G.I., México, 2507.

[155] Humboldt, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España,* p. 496.

[156] Real Orden, Zaragoza, 26 de agosto de 1802, en "Expediente sobre cumplimiento de la Rl Orden […] relativa a la situación de la agricultura y comercio", A.N.C., Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 112, núm. 4072; Antonio del Valle Hernández al Consulado, La Habana, 10 de mayo de 1803, en "Expediente sobre la introducción de contrabando y negros sospechosos", A.N.C., Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 112, núm. 4073.

[157] Citado con Lerdo de Tejada en Tandrón, *El comercio de Nueva España,* p. 26.

[158] Carta al Consulado, Veracruz, 6 de febrero de 1804, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 37-44. Para un intento moderno de calcular los impuestos sobre las importaciones a Nueva España, y por lo tanto la posición ventajosa de los contrabandistas, véase Rodríguez Treviño, "El contrabando", pp. 90-115.

[159] Pombo, *Informe del Real Consulado,* pp. 154-156; "Informe del Real Tribunal", pp. 17-18.

[160] "Memoria […] para fomentar la agricultura y la industria", Veracruz, 11 de enero de 1804, en Ortiz, *Memorias,* pp. 95-122, véanse pp. 109-110.

[161] Antonio del Valle Hernández al Consulado, La Habana, 10 de mayo de 1803, en "Expediente sobre la introducción de contrabando y negros sospechosos", A.N.C., Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 112, núm. 4073.

6. EL COMERCIO EN TIEMPOS DE GUERRA (1796-1808): EL COMERCIO NEUTRAL, LOS CONTRATOS DE PLATA, Y EL "COMERCIO SECRETO"

> En la extrema latitud que se le dio al comercio neutral en las colonias de España, hubo una excepción expresa y ansiosa de las mercancías británicas, la cual no tuvo efecto alguno.
>
> Stephen, *War in Disguise,* p. 205

Los dos capítulos anteriores se dedicaron al desarrollo durante las guerras napoleónicas de los dos vehículos principales del comercio angloespañol en América a finales del siglo XVIII: el comercio que llevaron a cabo los españoles en los puertos coloniales británicos, y el que realizaron los británicos en Hispanoamérica. Este capítulo, en cambio, aborda un comercio que tuvo precedentes desde mucho tiempo antes, pero que quizás adquirió en estos momentos una importancia inusitada en las relaciones comerciales angloespañolas: el comercio de mercancías británicas por parte de los mercaderes de las potencias neutrales. El comercio neutral con las colonias españolas ha sido objeto de una literatura histórica extensa, si bien no existe ninguna obra general sobre el tema, y queda mucho por aprender. Se trató de la respuesta imperial española al colapso del comercio con las colonias en 1797, debido al impacto del bloqueo británico, y a la crisis comercial y fiscal a la que dio lugar (por ambos lados del Atlántico). Ante la incapacidad manifiesta de España para abastecer a las colonias, y ante el temor de que se dieran aperturas unilaterales al comercio neutral tales como las que ya habían proclamado las autoridades en Cuba,[1] mediante un decreto del 18 de noviembre de 1797 la Corona emitió un permiso general a los mercaderes de los estados neutrales para comerciar en las colonias americanas. Este decreto au-

torizó el comercio de mercancías permitidas en barcos neutrales desde puertos españoles o neutrales, con la condición de que volviesen forzosamente a los puertos de España (si bien se hizo prácticamente caso omiso de esta última disposición).[2] Los intereses mercantiles monopolísticos en España y América, quienes más tenían que perder a causa del decreto, lo protestaron amargamente, y de hecho se abolió el comercio neutral después de tan sólo 17 meses mediante un nuevo decreto fechado el 20 de abril de 1799.[3] Sin embargo, en una colonia tras otra, o se suspendió la abolición o se la ignoró del todo,[4] y aunque con el restablecimiento de la paz en 1802 el comercio neutral volvió a abolirse, se restauró menos de tres años después con la reanudación de las hostilidades, para perdurar durante la segunda guerra angloespañola (1804 a 1808). La consecuencia fue que, ya fuese de manera formal o informal, por decreto imperial o por normativa local, la mayoría de las colonias españolas permanecieron abiertas al comercio neutral desde principios de 1798 en adelante.[5]

El comercio con los neutrales fue uno de los procesos más significativos que afectaron a Hispanoamérica durante estos años. En casi todas las colonias marcó el final incluso de la hegemonía comercial formal española, y provocó una reorientación de la actividad económica hacia terceras naciones que resultaría imposible revertir. El impacto económico fue enorme, en la medida en que los mercaderes neutrales rápidamente asumieron la mayor parte del comercio con las colonias. En Nueva España, la región más rica, los comerciantes neutrales facilitaron la pronta recuperación del comercio extranjero tras el colapso desastroso de 1797. Las importaciones de España a Veracruz se triplicaron en 1798, y se triplicaron de nuevo en 1799, hasta alcanzar unos 5 500 000 pesos. Las exportaciones a Espa-

ña crecieron 10 veces en 1798, y casi se triplicaron de nuevo en 1799, hasta alcanzar más de 6 300 000 pesos (cifras que ya representaron más de 85% de los niveles de antes de la guerra).[6] Después de 1804, tanto el comercio exterior en Veracruz como la participación de los neutrales en él alcanzaron aún mayores picos: para 1807, las exportaciones registradas alcanzaron un valor de 22 500 000 pesos, de los cuales los neutrales fueron responsables de más de 95%.[7] El caso novohispano fue típico de la mayoría de las demás colonias; así, en Venezuela, entre 1797 y 1801, los neutrales fueron responsables por casi 87% de las importaciones y 70% de las exportaciones, mientras que más de 87% del comercio exterior de La Guaira en el primer semestre de 1807 se realizó con los Estados Unidos o las colonias extranjeras vecinas.[8] El grado de emancipación económica que estas cifras comerciales denotaron puede verse en el ejemplo más extremo, el de Cuba, donde ya para 1798 tan sólo las importaciones de los Estados Unidos tuvieron un valor de unos 8 200 000 pesos, mientras que las importaciones de España fueron tan sólo de 87 mil pesos. Para 1801 las barcos extranjeros ya representaron casi 90% de todos los barcos que ingresaron al puerto de La Habana (tabla 6.1); en 1806 ni un solo barco ingresó a La Habana desde la Península, mientras que el valor de las importaciones de los puertos neutrales y las colonias extranjeras fue de casi 10 millones de pesos.[9]

Tabla 6.1. Comercio marítimo y exportaciones de azúcar en La Habana, 1788-1810

	Total de barcos que entraron	*Barcos españoles*	*Barcos extranjeros*	*Porcentaje de barcos extranjeros*	*Exportaciones de azúcar (cajas)*
1788	278	262	16	5.8	69 221
1789	---	---	---	---	69 127
1790	306	284	22	7.2	77 902
1791	374	290	84	22.5	71 675
1792	426	329	97	22.8	72 854
1793	417	308	109	26.1	87 470
1794	495	304	191	38.6	103 629
1795	423	253	170	40.2	70 437
1796	458	228	230	50.2	120375
1797	630	136	494	78.4	---
1798	669	125	544	81.3	134 873
1799	837	131	706	84.3	165 602
1800	776	109	667	86.0	142 096
1801	993	104	889	89.5	159 841
1802	950	578	372	39.2	204 404
1803	785	544	241	30.7	158 073
1804	843	471	372	44.1	193 955
1805	804	77	727	90.4	174 543
1806	---	---	---	---	156 510
1807	---	---	---	---	181 272
1808	---	---	---	---	125 373
1809	1 079	437	642	59.5	230 843
1810	1 114	400	714	64.1	186 672

Fuente: "Estado en que se manifiesta el número de embarcaciones mercantes nacionales y extrangeras que han entrado en el Puerto de la Havana desde el año de 1788 hasta el próximo pasado de 1815…", anexo a Francisco de Arango y Parreño, "Memoria interesante y documentada de […] D. Francisco Arango sobre comercio y la situación de la Ysla de Cuba…", Madrid, 25 de agosto de 1816, A.M.N., ms. 436, doc. 13.

El decreto real español de 1797 que inauguró el comercio neutral probablemente pretendía abarcar sólo las potencias neutrales de Europa; no parece haber considerado la participa-

ción de los Estados Unidos. Sin embargo, la proximidad geográfica y la marina mercante floreciente de los Estados Unidos convirtieron esta exclusión en letra muerta. Para efectos prácticos, las autoridades locales suspendieron el fallo en todas las colonias, y los navíos norteamericanos rápidamente dominaron el comercio. Para hacerse de una idea del tamaño de este comercio estadunidense, basta con referirse a los dos centros incuestionablemente más importantes, Cuba y México. Los libros de puerto de La Habana muestran que varios centenares de navíos estadunidenses ingresaron al puerto cada año durante el periodo de las guerras. El comercio probablemente alcanzó su cúspide entre 1805 y 1808: 600 barcos estadunidenses ingresaron en La Habana tan sólo en los primeros 10 meses de 1805, trayendo cargamentos por un valor estimado de seis millones de dólares.[10] A principios de 1808 el cónsul de los Estados Unidos pudo comentar casi sin exagerar que "cuando el viento continúa hacia el sur durante diez o doce días, y luego favorable, nuestros navíos caen aquí por docenas".[11] En la Nueva España los barcos estadunidenses empezaron a comerciar con Veracruz desde finales de 1798 "con toda la actividad propia de una nación mercantil, que cree que el canal más rico del Globo está abierto".[12] Se afirmó que tan sólo el 15 de enero de 1799 hubo siete barcos estadunidenses anclados en Veracruz con cargamentos con valor de 1 500 000 pesos, y que se esperaba otra veintena de envíos.[13] Un total de 56 barcos neutrales ingresaron al puerto para finales de 1799, de los cuales casi 80% llegó directamente de los Estados Unidos.[14] Después del restablecimiento del comercio neutral tras la Paz de Amiens, un total de 64 neutrales entró a Veracruz antes de finales de marzo de 1807, y este último año marcó la cúspide del comercio, con un total de 57 ingresos.[15] El comercio total de los Es-

tados Unidos con Hispanoamérica, impulsado por el comercio con la Nueva España, Cuba y las otras colonias, se expandió rápidamente durante este periodo, en un auge del cual no habría ningún retorno duradero: las exportaciones totales crecieron de menos de 1 400 000 dólares en 1795 a más de 8 400 000 en 1801, y a unos 13 millones de dólares entre 1806 y 1807.[16] Fue así como se establecieron las bases para el dominio absoluto de los Estados Unidos de los mercados hispanos del Caribe y las regiones adyacentes, el cual se lograría finalmente después de mediados del siglo, y a expensas de los británicos.

Los británicos observaron el crecimiento explosivo del comercio estadunidense con las colonias españolas con una inquietud considerable. Esta preocupación se manifestó durante todo el periodo de las guerras, pero quizá su expresión más contundente fuera la obra influyente *War in Disguise* (la guerra disfrazada) atribuida a James Stephen, que apareció en 1805.[17] Stephen arguyó que el comercio que se había desarrollado por un lado entre las colonias españolas y los Estados Unidos, y luego entre los Estados Unidos y Europa, permitió que las colonias florecieran, y dejó al bloqueo británico en el ridículo. Esta preocupación fue principalmente estratégica, pero también hubo un fuerte elemento de rivalidad puramente comercial: Stephen comentó que durante la primera guerra "nada impidió el suministro de Hispanoamérica con manufacturas británicas, en barcos británicos", salvo la competencia de los neutrales.[18] Algunas colonias británicas ahora alegaron un grave daño a su comercio español debido a la competencia estadunidense; se informó que las Bahamas sufrieron gravemente por este motivo en julio de 1800, y de nuevo en octubre de 1806.[19] Por otra parte, un Comité de la Cámara de los Comunes, al informar en 1807 sobre una crisis comercial más amplia en las colonias

azucareras británicas, hizo referencias repetidas al papel de los Estados Unidos en el transporte de productos agrícolas coloniales extranjeros a Europa, el cual privaba a las Indias Occidentales británicas de los mercados de los que dependían.[20]

Desde la Guerra de los Siete Años los británicos habían reclamado un derecho a interceptar a los neutrales que comerciaran con beligerantes en condiciones que no se les permitían en tiempos de paz.[21] Como resultado de preocupaciones como las expresadas por Stephen, a poco tiempo del estallido de la guerra en 1796 este principio se reavivó,[22] y empezó a ejercerse sobre el comercio neutral estadunidense. Las primeras confiscaciones británicas de barcos estadunidenses que comerciaban con las colonias españolas se notificaron ya desde octubre de 1797, y parece que continuaron durante el periodo de 1798 a 1801.[23] Los ataques a las embarcaciones estadunidenses se redoblaron a partir 1806, a medida que la postura comercial de Gran Bretaña en Europa amenazó con deteriorarse. Stephen sostuvo que tras un periodo de advertencia, Gran Bretaña debería comenzar a atacar de manera sistemática a las embarcaciones neutrales que comerciaran con potencias hostiles.[24] El informe de la Cámara de los Comunes publicado en 1807 recomendó que se impusieran bloqueos marítimos sobre La Habana, Martinica, y Guadalupe, con la intercepción tanto de barcos neutrales como de beligerantes. La guerra comercial cada vez más álgida en Europa al final tuvo como resultado las Órdenes en Consejo (*Orders in Council*) británicas de noviembre de 1807, que impusieron controles estrictos y costosos a todos las barcos neutrales que comerciaran con puertos dentro de la esfera napoleónica. En respuesta, los Estados Unidos defendieron vigorosamente sus derechos como neutral, y ridiculizaron la hipocresía británica de otorgar licencias a sus propios navíos

para comerciar con las colonias españolas, mientras que se buscaba negar el mismo comercio a los no beligerantes.[25] La agresión comercial británica en el Caribe impulsó así las tensiones que más adelante desembocaron en la declaración por parte de los Estados Unidos de un embargo comercial en diciembre de 1807.

Pese a estas preocupaciones y ataques británicos a las embarcaciones estadunidenses, queda ahora claro que el propio comercio neutral llegó a ser un importante conducto para el comercio británico con Hispanoamérica durante estos años: que los neutrales, y en especial los estadunidenses, con el acceso especial que tuvieron a las colonias españolas, actuaron como distribuidores de mercancías británicas allí a una escala importante. Las investigaciones históricas sobre este tema son escasas, y las siguientes páginas no aspiran en absoluto a presentar ningún estudio exhaustivo. El objetivo es más bien hacer hincapié en la importancia de este comercio, así como brindar una descripción somera de algunas de sus formas principales de operación. La primera sección, a continuación, presenta un panorama del comercio durante el periodo de las guerras y en toda la región, si bien se enfoca de manera especial en México, Cuba, y Venezuela como los centros más relevantes. Luego siguen secciones sobre los casos especiales de los contratos llamados "Hope-Barings" y "Gordon y Murphy", en los cuales el comercio y las remisiones de plata de los erarios coloniales españoles estuvieron interconectados. Finalmente, la última sección aborda el tema estrechamente relacionado del comercio clandestino desde Gran Bretaña y encubierto bajo permisos del comercio neutral —el llamado "comercio secreto", que alcanzó su punto más alto entre 1806 y la Paz de 1808.

UN PANORAMA DEL COMERCIO NEUTRAL, 1797 A 1808

Las acusaciones sobre la extensa infiltración británica del comercio neutral empezaron sólo semanas después de su promulgación por parte de la Corona en noviembre de 1797. La mayor parte de la primera protesta en contra del comercio neutral por parte del Consulado de Cádiz, la principal corporación mercantil relacionada con el comercio hispanoamericano, se dedicó al argumento de que los británicos serían los más beneficiados. El Consulado argumentó que los británicos manipularían el comercio a su conveniencia, interceptando a los neutrales que transportaran propiedad española, al tiempo que permitían a los que comerciaran con bienes británicos pasar libremente el bloqueo.[26] Por otra parte, las protestas de los oficiales estadunidenses por las primeras confiscaciones británicas de barcos norteamericanos apuntaron hacia la insensatez de las acciones británicas, pues los barcos de los Estados Unidos que comerciaban con las colonias españolas estaban cargados "principalmente con manufacturas británicas".[27] Cuando se revocó el comercio neutral en abril de 1799, al ministro de los Estados Unidos se le aseguró de que "el objeto de la orden era mantener alejado al comercio británico" y que "la prohibición estaba dirigida contra las manufacturas británicas".[28] Un decreto español de julio de 1800 que reiteró la revocación del comercio neutral hizo hincapié en la penetración de mercancías extranjeras de los Estados Unidos y Jamaica en los mercados novohispanos, y en el consiguiente beneficio que de ello obtenían los británicos.[29]

En Nueva España, el mercado más rico, el comercio neutral provocó una violenta oposición entre la mayoría de los comerciantes excluidos de sus beneficios. Los intereses mercantiles monopolísticos pronto llegaron a vincular la aparición del comercio ilícito masivo en el virreinato con el estallido de la gue-

rra en 1796 y el inicio del comercio neutral y de rescates en los años siguientes. Algunos incluso llegaron a negar que existiera el contrabando en Nueva España antes de la guerra con los británicos:

> Con justa razón blazonaba antes el comercio de esta plaza de que todo su giro se hallaba circunscripto y limitado al lícito y permitido por las leyes nacionales [...] Pero desde el año de 1796 que a causa de la guerra con la Ynglaterra, y de la escasez de los artículos de mayor consumo de este Reyno, se abrieron nros puertos a los neutrales [...] se fue manifestando el criminal contrabando.[30]

Estos comerciantes se refirieron al contrabando en su sentido más amplio: al incremento del contrabando directo británico descrito en el capítulo anterior, y al contrabando realizado en barcos estadunidenses junto con el comercio neutral legítimo. Se refirieron a las mercancías importadas por los españoles mediante el comercio bajo licencia, y al contrabando que se realizaba en esta época al amparo de los permisos de rescates. En cierto sentido, sus reclamos se enfocaron sencillamente en la pérdida final de su propia hegemonía mercantil que la era del comercio neutral trajo consigo. Esto debería alertarnos en contra de tomar sus declaraciones de manera demasiado literal. Sin embargo, sigue siendo innegable que el comercio neutral a la vez acompañó y contribuyó a un incremento llamativo de la penetración extranjera en los mercados novohispanos durante este periodo.

El hecho de que los británicos fueran los principales beneficiarios del comercio neutral con la Nueva España fue un lugar común. El fundamento principal de esta noción fue la circunstancia de que los Estados Unidos tenían pocas manufacturas nacionales propias, y debían procurárselas de los británicos:

> Careciendo las Colonias Anglo-Americanas de fábricas, es mui verosimil que de primera mano pertenezcan [las mercancías] a la Potencia enemiga su antigua Metrópoli, con quien conservan la más estrecha unión.
>
> Debe inferirse también que los géneros, frutos, y efectos pertenezcan en el to-

do o parte a los Yngleses, porque los Americanos no tienen fábricas, proveyéndose de las de aquél.[31]

Las estrechas similitudes físicas y culturales entre británicos y estadunidenses se vieron como otra prueba más de su colaboración comercial, al tiempo que la hicieron más difícil de detectar. El simple hecho de que los comerciantes neutrales estadunidenses fuesen casi los únicos en salvar el bloqueo británico se consideró en sí mismo como evidencia de que las dos naciones estuvieron coludidas; así, los únicos envíos neutrales que llegaban con seguridad eran

> las que se havilitaban en los Estados Unidos del Norte América, que precisamente son las que inducen sospechas más vehementes de colución con los enemigos, según es de inferir de las íntimas relaciones que enlazan a los Yngleses europeos con los Americanos, por sus tratados de Comercio, por su estrecha continua comunicación, por su mutuo origen, por sus conexiones de parentesco, por la identidad de idioma, trages, usos, costumbres, y configuración personal.[32]

Algunos observadores del comercio neutral durante la guerra de 1796 a 1802 intentaron calcular el nivel de la participación británica con mayor precisión. Pedro Ajequiezcane, en el *Diario Económico Mercantil de Veracruz,* estimó que, durante este periodo, "de cien partes de lo introducido, las noventa, a lo menos, pertenecían a extrangeros, y mucho de ella a enemigos [...] Una gran parte de aquellos cargamentos eran de mercaderías Inglesas, y el resto fabricadas al Norte de la Europa, por los aliados o partidarios de Inglaterra".[33] Otros señalaron casos específicos: "en Londres se está corriendo una Poliza de Seguros por valor de 200 000 libras esterlinas en Frutos que deben salir de Veracruz a Norteamérica, para seguir su destino a Londres [...] Esto [...] induce la creencia de que todos, o los más de dhos Frutos, son de pertenencia Ynglesa".[34] Pese a estas acusaciones, la presencia de artículos incuestionablemente británicos en barcos estadunidenses ha resultado relativamente difícil de detectar hasta después de 1804.[35]

La controversia provocada por el inicio del comercio neutral en la Nueva España perdió fuerza durante algunos años después de 1800, en la medida en que la revocación del comercio se hizo efectiva y el número de navíos neutrales que visitaban las costas novohispanas disminuyó. Se revivió con creces a partir de 1805, sin embargo, cuando los mexicanos fueron testigos de los efectos de la reanudación del comercio neutral de posguerra y de los viajes realizados bajo los contratos Hope-Barings y Gordon y Murphy. Conforme llegaba una nueva avalancha de barcos estadunidenses a los puertos novohispanos y después incluso empezaron a entrar a Veracruz buques de guerra y navíos mercantes británicos directamente desde Gran Bretaña y Jamaica, los comerciantes monopolísticos novohispanos se vieron tentados a olvidar las anteriores aflicciones y a esbozar otra etapa más en su marginación económica. El secretario experto del Consulado de Veracruz, José María Quirós, sugirió que el contrabando "era casi ignorado hasta el año de 1805 que se franqueó el puerto a las potencias neutrales, y posteriormente a las naves inglesas".[36] Más adelante, el gremio novohispano identificó la reanudación del comercio neutral entre 1804 y 1805 como una etapa intermedia en un proceso en tres partes, que empezó con el primer asalto del comercio neutral entre 1797 y 1799, y fue rematado por un decreto de 1807 (el cual se aborda a continuación) que permitió las reexportaciones de mercancías europeas desde La Habana.[37] Manuel Godoy, identificado como responsable de la reanudación del comercio neutral de posguerra, se granjeó el vituperio novohispano una vez que estuvo convenientemente fuera del poder: "prodigó privilegios para la navegación y comercio directo de los extrangeros en los Puertos de Yndias, y toda la América se cargó de géneros extrangeros preferibles en calidad y precio a nuestros artefactos […] Odio eterno al malvado Godoy!"[38]

Las protestas mexicanas por el comercio neutral durante la guerra de 1804 a 1808 recurrieron a los argumentos de años anteriores, aunque quizá con mayor preocupación por las consideraciones estratégicas: “Dado que los [británicos y estadunidenses] se mezclan entre sí, de tal manera que ni el ojo más agudo ni la observación más amplia son capaces de distinguirlos, nuestros enemigos consiguen numerosas oportunidades para introducirse entre las tripulaciones de los barcos estadunidenses en este puerto, y adquieren interesantes conocimientos y noticias”.[39] Las acusaciones acerca de la penetración británica del comercio neutral estadunidense se enfocaron en uno de los primeros navíos en llegar después de la Paz, el *Matchless*, despachado a Veracruz en enero de 1806 por Robert Oliver de Baltimore bajo los auspicios del contrato Hope-Barings. “Mucha parte” de las mercancías que este barco llevó se describieron como “notoriamente Yngleses”.[40] Lo que es más, fueron en su mayoría algodones: “estos texidos de Algodón son los que más beneficios producen a la Inglaterra y si se admitiesen en el número de los Comerciables recivirían por nuestras propias manos un extraordinario auxilio con que sostendrían sus injustas pretensiones”.[41] Haciendo hincapié en las graves consecuencias posibles de permitir que entraran y circularan libremente las telas británicas, los novohispanos oponentes del comercio neutral argumentaron que los decretos reales de 1804 a 1805 que autorizaron a determinadas casas comerciales estadunidenses importar cualquier producto agrícola, mercancías y efectos para comerciar sin excepción no pudieron haber tenido la intención de incluir el algodón ni otros textiles principalmente británicos, que siempre se habían excluido estrictamente. El Fiscal de la Corona en la Ciudad de México, con base en un decreto de septiembre de 1805 que prohibía “la introducción de efectos y manufacturas Ynglesas en los Dominios de

España baxo qualquier pretexto", tendía hacia la conclusión de que todas las importaciones de artículos británicos debían prohibirse, incluso cuando fuesen traídos por comerciantes portadores de permisos reales. Pero este argumento fue desestimado en Madrid, con el franco reconocimiento de que "es constante que los Buques Neutrales despachados con intervención de la Real Caja han conducido grandes cantidades de efectos y manufacturas Ynglesas para lo qual los autorizaron las Reales Órdenes de 24 de Diciembre [de 1804] y otras que excluyen toda limitación".[42] Las acusaciones de que los barcos estadunidenses traían mercancías británicas a los puertos novohispanos persistieron durante los años siguientes; para saber cuán bien fundadas estuvieron estas aseveraciones, conviene revisar las operaciones del consorcio Hope-Barings, como se hace en la siguiente sección.

Buena parte de la evidencia acerca de la penetración de mercancías británicas en el comercio neutral proviene de críticos interesados (Consulados de comercio españoles e hispanoamericanos, oficiales coloniales), algo que debería alentar la cautela con respecto a los reclamos más extravagantes. Las evidencias de este tipo son particularmente vagas para el caso de Cuba, donde el Consulado de La Habana, como representante de la más "moderna" de las comunidades mercantiles hispanoamericanas, se escindió de la mayoría de sus corporaciones hermanas al apoyar activamente el comercio neutral.[43] Nuestra evidencia acerca del comercio neutral en Cuba a menudo es secundaria, por ejemplo, en las protestas formuladas contra una solicitud cubana de julio de 1798 para obtener el derecho de reexportar mercancías europeas desde La Habana a Veracruz. Esta demanda buscó explotar la gran afluencia de mercancías a Cuba por medio del comercio neutral, asegurando su venta en el

mercado hispanoamericano más importante.[44] Provocó acalorados debates y críticas, muchos de los cuales se enfocaron en la infiltración británica en el comercio neutral. El Consulado de Cádiz protestó que

> las principales riquezas serán para los extraños, y aún para los mismos enemigos de la Corona. Quantos efectos pueden los habaneros introducir en Nueva España, o casi todos, los tienen o porque los han adquirido de los Anglo-Americanos, o porque proceden de presas hechas a los Yngleses […] Los primeros no pueden considerarse sino artefactos puramente Yngleses, porque los Anglo-Americanos, no tienen otras Fábricas de que surtirse.[45]

El secretario del Consulado de Veracruz argumentó que cortar el suministro de oro y plata a La Habana desde su propio puerto y el de Cartagena de Indias propinaría un golpe duro a los británicos, cuya flota en el Caribe "saca su subsistencia con el giro que auxilian bajo el nombre de Americanos".[46] La solicitud cubana de julio de 1798 cayó víctima de la revocación general del comercio neutral en 1799, pero la presión continua consiguió finalmente un fallo fechado el 10 de mayo de 1807 y que autorizó de manera explícita las reexportaciones de mercancías europeas de La Habana a Veracruz.[47] Para la furia de los comerciantes mexicanos, este comercio de reexportación a través del Golfo de México pronto adquirió dimensiones importantes: ya para 1808 las reexportaciones europeas que llegaron a Veracruz principalmente desde La Habana tuvieron un valor de casi 500 mil pesos.[48] Los críticos mexicanos y españoles siguieron convencidos de que estas mercancías no fueron el excedente legítimo de mercancías importadas primero desde España, sino artículos importados ilegalmente a Cuba, a menudo al amparo del comercio neutral. El Consulado de México escribió que el decreto de mayo de 1807 "labró para el tráfico clandestino, un Camino real ancho, y seguro", y que "a vuelta de estas gracias vemos inundado el Reyno de géneros extrangeros de ilícito Comercio". Su contraparte en Veracruz insistió en que

“la mayor parte de los efectos son conducidos de las Colonias extrangeras”.[49] Estas declaraciones continúan siendo simples acusaciones en ausencia de evidencia que las corrobore, si bien Ortiz de la Tabla ha apuntado que las reexportaciones de La Habana y otros puertos, junto con el comercio neutral en el sentido más amplio, permitieron que las mercancías extranjeras alcanzaran a los productos nacionales españoles en el total de las importaciones a Veracruz en el cuarto de siglo posterior a 1796, incluso antes de tomar en cuenta el contrabando.[50]

Como sugieren las páginas anteriores, la gran mayoría de las mercancías británicas que los estadunidenses transportaron a las colonias españolas fueron como reexportaciones a través de los Estados Unidos. Sin embargo, también hubo casos de operaciones comerciales realizadas por mercaderes estadunidenses directamente entre las colonias británicas y las españolas. Cuba proporciona la mejor evidencia para dicho intercambio: los libros de puerto de La Habana indican un amplio comercio por parte de navíos estadunidenses que ingresaron directamente desde las Indias Occidentales británicas. Unos 18 barcos estadunidenses ingresaron a La Habana de esta manera en 1798; las cifras correspondientes para los años subsiguientes fueron 42 barcos en 1799, 30 en 1800, 55 en 1801, 52 en 1805, 48 en 1806, 89 en 1807, y 18 en 1808.[51] Entre 1805 y 1807, los barcos estadunidenses representaron bastante más de 90% de todas las embarcaciones que ingresaron a La Habana provenientes de las colonias británicas (el resto se compuso de otros barcos neutrales, y ocasionales navíos españoles).[52] Algunos observadores estadunidenses afirmaron que estos barcos de hecho no fueron estadunidenses, sino más bien barcos británicos que comerciaron con documentos falsos. Hemos visto que estas declaraciones deben tomarse en serio,[53] pero claramente no

dan cuenta de toda la historia. El Cónsul Interino de los Estados Unidos en La Habana admitió en noviembre de 1798 que tanto "navíos bajo licencia estadunidenses como españoles han recibido registro de salida de la Aduana de Nassau, Nueva Providencia, para este puerto con mercancías rusas y osnaburgos". [54] Su sucesor protestó sobre una medida española cuyo objetivo ostensible fue "impedir a los navíos de Estados Unidos comerciar entre este puerto y los puertos ingleses". Y sin embargo, continuó, "ninguno, de los muchos que se presentaron de Jamaica o Providencia, con o sin cargamento, que lo deseó, no fue admitido".[55] Es imposible identificar qué proporción de estos barcos fue realmente estadunidense, y cuántos fueron contrabandistas británicos disfrazados. Pero queda suficientemente claro que los barcos estadunidenses que comerciaron directamente desde las colonias británicas proporcionaron un importante vehículo para la articulación del comercio británico con La Habana durante estos años.

Los barcos estadunidenses involucrados en este comercio operaron a partir de un número considerable de puertos, desde Portland en el norte hasta Savannah en el sur, si bien Boston, Nueva York, Filadelfia y Charleston figuraron con mayor frecuencia. Estos navíos llegaron a La Habana desde Nueva Providencia y principalmente Jamaica; Exuma en las Bahamas ocupó un lejano tercer lugar, mientras que hay registro de entradas ocasionales desde algunos puertos menores. Entre los consignatarios para los envíos en Cuba hubo varios hombres con apellidos notoriamente angloamericanos (Santiago Drake, Tomas Gimbal, Juan Reynolds), probablemente comerciantes británicos o estadunidenses establecidos en La Habana. Los cargamentos —descritos sólo en términos generales en los registros— consistieron en alimentos, azúcar, ron, tablones de madera,

repuestos para maquinaria de las plantaciones, telas, algunas manufacturas misceláneas y esclavos, mientras que una proporción importante de los barcos ingresó ostensiblemente en lastre. La mercancía más sorprendente que apareció entre estos cargamentos fue el tesoro, casi todo en la forma de oro sin acuñar. Las importaciones de oro se hicieron evidentes por primera vez en 1801, y alcanzaron un máximo de 141 mil pesos en 1807; para 1808, la suma total importada excedió los 430 mil pesos.[56] Éste fue esencialmente un comercio jamaiquino, ya que tan sólo entró un barco ocasional por año a La Habana desde Granada, Barbados u otros lados. La importación de tesoro de las colonias británicas a las españolas es un hallazgo inesperado que contradice los entendidos tradicionales acerca de la naturaleza del comercio angloespañol en el Caribe. Es posible que se tratase de importaciones de los Estados Unidos en barcos que sólo pasaron por las colonias británicas en su ruta para comprar productos agrícolas en Cuba, aunque esto parece poco probable. Quizás el oro fuera africano, brasileño o incluso derivado de los depósitos aluviales de Nueva Granada, importado por los británicos a Jamaica e intercambiado allí por plata hispanoamericana. Sin embargo, cualquier explicación congruente de lo que resulta un fenómeno sorprendente sigue siendo elusivo.

Después de México y Cuba, Venezuela fue probablemente el foco principal del comercio neutral con las colonias españolas. Gran parte del comercio con los neutrales en Venezuela se canalizó mediante contratos otorgados a comerciantes particulares, lo cual hizo de la región en cierta medida un caso especial. Dos de los contratos de estos mercaderes se describirán aquí brevemente. En septiembre de 1799 se firmó un contrato con el establecimiento Robinson, Philips y Corser, de la isla holan-

desa de Curazao, para la exportación de 40 mil quintales de tabaco que entonces languidecían en los almacenes. Este contrato tendría una duración de tres años, y cuatro quintas partes del tabaco se pagarían con plata o con una gran variedad de textiles extranjeros, y el resto en harina.[57] William Robinson fue el cónsul de los Estados Unidos en Curazao, y con sus socios también firmó un contrato para importar 50 mil libras (peso) de pólvora que se pagarían en cacao en el puerto principal de La Guaira.[58] La mayor parte del comercio realizado bajo estos contratos utilizó barcos neutrales, y en el primer semestre de 1802 no menos de nueve de los 24 barcos extranjeros que ingresaron a La Guaira llegaron bajo las órdenes de Robinson.[59] En noviembre de 1803 Robinson firmó un nuevo contrato para importar 1 500 esclavos y harina a Venezuela, y exportar tabaco y productos agrícolas o mulas a cambio.[60] Tales contratos estuvieron tan abiertos al abuso y a la infiltración británica como el comercio neutral en general. Como observó el capitán general venezolano, cualquier contrato con comerciantes establecidos en Curazao era sospechoso, ya que "las Posesiones Olandesas y Dinamarquesas son unos establecimientos puramente mercantiles poblados de toda especie de gentes, y la mayor parte de los caudales o son Yngleses o tienen relaciones con ellos".[61] Las importaciones abundantes realizadas por Robinson y Cía. en 1802 hicieron posible que "hasta las gentes más infelices del pueblo no vestían sino Muselinas y Géneros de Algodón", típicas mercancías británicas.[62] De los nueve navíos que ingresaron a La Guaira a principios del mismo año, dos llegaron directamente desde Trinidad, y uno de Curazao, que en esa época estuvo ocupado por los británicos. Como ya hemos visto, a principios de 1805, Robinson negoció con las autoridades británicas para lograr un comercio extenso con la isla de

Granada a realizarse en navíos neutrales, un proyecto que manifiestamente se diseñó para explotar sus privilegios comerciales en Venezuela.[63]

En mayo de 1803 un nuevo intendente de Caracas, Juan Vicente de Arce, prohibió por completo el comercio con los neutrales y las colonias extranjeras, aduciendo el regreso a las condiciones de tiempos de paz y los problemas generados por el libre comercio de esclavos decretado después de 1789. Arce procedió después a otorgar contratos similares a aquel de Robinson a un grupo selecto de mercaderes, canalizando presuntamente el comercio a un pequeño número de firmas aliadas con él.[64] Estos contratos típicamente consideraron importaciones de tabaco, harina, suministros navales, maquinaria para las plantaciones, y esclavos de los Estados Unidos o las colonias extranjeras, y la exportación de productos agrícolas locales o plata a cambio.[65] Tales condiciones eran fáciles de aprovechar para el contrabando de mercancías británicas y, en efecto, se establecieron intercambios comerciales con los británicos al amparo de varios de estos contratos. Quizás el caso más llamativo fue el de Jorge Federico Lenz, un británico que llegó a Venezuela para el rescate de un barco de esclavos a finales de la primera guerra. En julio de 1804 Lenz firmó un contrato con Arce para importar varios miles de esclavos en barcos extranjeros y exportar tabaco local a cambio, a través de Guayana. En realidad, la mayoría de los primeros envíos de Lenz se pagó con plata más que con tabaco, y también se le permitió importar harina en términos particularmente generosos. Su contrato le proporcionó una cubierta de lo más endeble para el comercio con los británicos; así, los cuatro navíos suyos que comerciaron en La Guaira en 1805 llegaron directamente de Tórtola, y se rumoró que Lenz estuvo en compañía de mercaderes bri-

tánicos establecidos en el "depósito del contravando" de Trinidad.[66] La propiedad de Lenz fue confiscada como represalia después del retorno de la guerra, pero hay motivos para sospechar que los británicos estuvieron involucrados en varios de los otros contratos hechos en esta época. Tanto Francisco González de Linares (contrato fechado en febrero de 1804) como Fernando Key Muñoz (marzo de 1804) parecen haber procurado mercancías del establecimiento angloespañol de Murphy, basado en Saint Thomas.[67] Al revisar estos contratos, un capitán general venezolano exasperado sopesó las consecuencias: "si se admiten barcos, géneros y efectos Yngleses, si no se usa de precauciones con los Neutrales, que en estas Colonias se hallan siempre ligados en intereses y conexiones con los mismos Yngleses, y si por estos y otros medios se da lugar al contravando, y auxilio de los vasallos de la Gran Bretaña".[68]

Aunque los estadunidenses fueron los principales comerciantes neutrales en el Caribe, es importante hacer hincapié en que estuvieron lejos de ser los únicos. Por un lado, varias de las colonias europeas neutrales siguieron siendo centros importantes para el comercio tanto entre neutrales como entre beligerantes. Se puede apreciar la magnitud de este comercio con referencia al ejemplo quizá más significativo, el de Saint Thomas en las Islas Vírgenes danesas. Ya hemos visto que Saint Thomas fue tomada por los británicos en dos ocasiones durante las guerras, debido en gran medida a la riqueza de su comercio.[69] Pero incluso en el periodo entre estas ocupaciones la isla actuó como un importante centro de distribución de mercancías para el comercio entre los británicos y los españoles. Durante la guerra de 1796 a 1802, Saint Thomas se convirtió en una sede del comercio británico de esclavos con Hispanoamérica.[70] Aún más sorprendente, durante la siguiente guerra, de

1804 a 1808, un informe sostuvo que cada año se exportaron a través de la isla "varios millones de dólares en manufacturas británicas", y de 50 mil a 60 mil barriles de provisiones. Se dijo que 100 embarcaciones danesas se ocuparon en el comercio español, mientras que entre 10 y 20 lanchas españolas ingresaron a diario, y 20 grandes navíos mercantes se ocuparon en el comercio con Gran Bretaña. Además, "cerca de un millón de dólares en moneda se han dado para pagar letras del gobierno británico, vendidas aquí en un año, la mayor parte de cual moneda fue introducida en los pequeños navíos españoles antes mencionados".[71] En vísperas de su captura por parte de los británicos a finales de 1807, los comerciantes preocupados hicieron hincapié en la "inmensa cantidad" de propiedad británica a la mano en ese momento en Saint Thomas, con exportaciones anuales "calculadas principalmente para los españoles" que sumaban "un monto casi increíble".[72] Los grandes incendios que devastaron la isla en 1804 y de nuevo en 1806 destruyeron mercancías por un valor que se calculó en 11 000 000 y cinco millones de pesos respectivamente, que se dijo fueron "en su mayoría" británicas.[73] Estos informes son impresionistas y posiblemente exagerados, pero ya hemos visto que las exportaciones británicas registradas a Saint Thomas en 1807 rebasaron las 210 mil libras o *ca*. 932 mil pesos (de las cuales 87% por valor fueron textiles de algodón y lino o manufacturas).[74] Para este último año, 83% del comercio con las colonias extranjeras de La Guaira, Venezuela, se realizó con Saint Thomas (77 de 93 envíos).[75] Y Saint Thomas no fue el único puerto neutral activo en el comercio entre británicos y españoles; el Curazao holandés desempeñó un papel importante en el comercio neutral de artículos británicos con Venezuela, y San Bartolomé (una colonia sueca desde 1784) y San Eustaquio (holandesa) también

desempeñaron papeles menores.[76]

Los estadunidenses también tuvieron que enfrentarse a la competencia de los comerciantes de los estados neutrales de Europa, principalmente de los países del norte y en especial de Alemania. Estos comerciantes operaron en el Caribe ya fuera a través de centros de distribución de mercancías, tales como Saint Thomas o Curazao, o bien directamente con las colonias españolas, operando ya fuera al amparo de licencias del gobierno español, o bien sin ningún permiso. Del comercio de mercancías británicas por parte de los neutrales europeos se sabe aún menos que de aquel que llevaron a cabo los estadunidenses, aunque no existen motivos para dudar de que el comercio fuera considerable. Ya desde diciembre de 1796, un antiguo embajador español en Londres expresó su preocupación acerca de la afluencia de mercancías británicas a través de Hamburgo hacia puertos en España e Hispanoamérica, y la noticia de la declaración del comercio neutral se recibió con júbilo en esta última ciudad y en Ámsterdam.[77] En septiembre de 1797 otro observador sugirió que más de 40 navíos estuvieron alistándose en Hamburgo para ir a Saint Thomas y de allí a las colonias españolas, mientras que tres o cuatro barcos se dirigieron directamente a La Habana para aprovechar la apertura de aquel puerto por parte de las autoridades locales. Las discusiones suscitadas en Madrid a raíz de este informe abordaron abiertamente el riesgo de la penetración británica de este comercio.[78] A mediados de mayo de 1799 se declaró que cuatro navíos identificados por sus nombres habían zarpado de Hamburgo hacia Veracruz y La Habana, y el cónsul español reiteró sus sospechas de que gran parte de los cargamentos consistía en manufacturas británicas.[79] Un comerciante de Londres, John Braddick, quien comerció de forma extensa con las colonias es-

pañolas a través de los neutrales europeos durante estos años, apuntó en 1803 que:

> a la llegada de un navío neutral a las colonias españolas en Sudamérica […] se hacía una solicitud al gobernador español o comandante del puerto adonde llegaba dicho barco […] quien instantáneamente se hacía de la vista gorda, al recibir un soborno, aunque estuviera perfectamente al tanto de la naturaleza del comercio que se realizaba, y de que las mercancías eran manufacturas británicas, y siempre permitía un cargamento para el regreso.

Braddick también declaró que los viajes de regreso a menudo se hicieron directamente a Londres más que al puerto neutral de origen.[80] Ciertamente, durante las últimas etapas de las guerras napoleónicas los británicos continuaron considerando el comercio neutral en Hamburgo y el acceso de los artículos británicos allí como asuntos de primera importancia, pese a su bloqueo de los ríos Weser y Elba.

LAS FINANZAS Y EL COMERCIO NEUTRAL: EL CONTRATO HOPE-BARINGS

Como se indicó en el párrafo introductorio de este capítulo, el comercio neutral funcionó en la mayoría de las colonias españolas durante todo el periodo de 1797 a 1808, con tan sólo una breve interrupción durante la Paz de Amiens (1802 a 1804). Si bien esta afirmación es exacta en términos generales, en sus particularidades el comercio neutral funcionó de manera muy distinta después de su restablecimiento en 1804 del modo en que lo había hecho antes de 1802. Durante la primera guerra, el comercio operó al amparo de un permiso general para cualquier comerciante neutral que desease participar en él. A partir de diciembre de 1804, en cambio, el comercio se concentró en manos de un número de comerciantes relativamente reducido que recibieron licencias al efecto de la Corona; el decreto español que reinstauró el comercio neutral mencionó 11 casas comerciales en Europa y los Estados Unidos, aunque en lo

sucesivo se agregaron otros establecimientos.[81] Este cambio tuvo poca repercusión en el comercio británico con las colonias, ya que las casas neutrales comerciaron con el mismo rango de mercancías que antes, incluidas numerosas manufacturas británicas. Sin embargo, puede haber representado un cambio importante en la actitud española hacia el comercio imperial. Jacques Barbier ha explorado este cambio en una serie de artículos complejos y perspicaces; Barbier afirma que durante la primera guerra el objetivo del comercio neutral había sido "sobre todo económico", diseñado para mantener cierto nivel de comercio español en el Atlántico pese al bloqueo británico. Pero desde 1804 cesó de tener relación alguna con los intereses económicos de las colonias, y se convirtió más bien en un asunto "exclusivamente financiero" y diseñado "con el único fin de asegurar suficientes ingresos y evitar la bancarrota".[82] Este nuevo objetivo se articuló a través de un vínculo estrecho entre el comercio neutral y las transferencias masivas de plata del erario colonial a la madre patria.

Por mucho, las operaciones de comercio neutral más importantes realizadas durante la segunda guerra, y que constituyeron un caso aparte en la historia comercial de estos años, fueron aquellas que se conocieron como los contratos Hope-Barings y Gordon y Murphy. El contrato Hope-Barings sostuvo probablemente la mayor parte tanto del comercio neutral con la Nueva España en su conjunto como de su penetración por parte de los británicos, y proporciona también una ilustración particularmente bien documentada de la manera en que operó este comercio. El contrato Gordon y Murphy también provocó un amplio intercambio comercial con la Nueva España, parte de él directamente desde Jamaica, aunque su esfera de influencia se extendió igualmente hasta La Habana y Nueva Granada.

Ambos contratos demuestran con toda claridad el nexo entre los envíos de plata y las transacciones comerciales señalado por Barbier para este periodo; de hecho, el motor detrás de ambos lo constituyeron los envíos de plata. Es por ello que esta y las siguientes secciones de este capítulo ofrecen análisis someros de estos contratos, si bien ambos son demasiado complejos como para hacerles justicia aquí.[83]

Los orígenes de los contratos Hope-Barings y Gordon y Murphy residieron en acuerdos diseñados para asegurar la transferencia de fondos del erario colonial a España, a pesar del bloqueo británico del Atlántico. Estos fondos estuvieron destinados principalmente a pagar las enormes sumas de dinero que se le debían a Francia de acuerdo con el Tratado de Subsidios de octubre de 1803.[84] El artífice del primer acuerdo de este tipo en 1804 fue el banquero francés Gabriel Ouvrard, pero para mediados de 1805 el negocio había pasado a Hope y Co., el banco más importante de Holanda y uno de los bancos más grandes del mundo.[85] Para el mismo periodo, las características básicas de lo que se convertiría en el plan Hope-Barings ya se habían establecido, basadas en dos elementos clave: primero, Hope y Co. debía cobrar letras de cambio reales españolas ante la Real Hacienda novohispana y asegurar el transporte de los fondos resultantes hacia Europa. En segundo lugar, y en parte para facilitar estas operaciones financieras, debía organizar un amplio comercio con Nueva España en barcos neutrales, a su propia cuenta o a través de compañías aliadas con ellos. Para sostener ambas operaciones, Hope recibió letras de cambio sobre la Hacienda novohispana por un valor de varios millones de pesos, así como grandes números de licencias en blanco que permitieran viajes a las colonias españolas en embarcaciones neutrales.[86] Hope y Co. debía cobrar comisiones relativamen-

te bajas tanto en los envíos de plata como en el comercio, pero los beneficios reales de la operación estribaron en la tasa de cambio de los pesos hispanoamericanos entregados en Europa.[87] Sorprendentemente, el grueso de los fondos transferidos de la Nueva España no sería producto de los ingresos normales de la Corona, sino de la venta forzosa de propiedades clericales en el virreinato, una de las políticas coloniales más controvertidas y divisivas del periodo.[88] Otro aspecto que llama la atención es que, por razones tanto prácticas como de seguridad, este negocio no se realizaría directamente con la Nueva España, sino a través de los Estados Unidos.

Las transacciones propuestas por Hope y Co. parecían altamente objetables desde el punto de vista británico, ya que las ganancias sustanciosas de las operaciones tanto comerciales como financieras terminarían siendo pagadas a Francia para cumplir con las obligaciones españolas de tratado. Sin embargo, el riesgo de confiscación de los barcos neutrales que se emplearían hizo indispensable cierto grado de colaboración británica. Para entablar negociaciones con los británicos, Hope y Co. recurrió a Baring Brothers, el poderoso banco de Londres, con el cual tenía relaciones familiares.[89] Barings se convirtió rápidamente en el segundo socio más importante de estas transacciones, que desempeñó un papel vital en la recepción de los fondos provenientes de América. En las negociaciones con el gobierno británico sostenidas durante 1805, su objetivo principal fue conseguir licencias que protegieran a los navíos neutrales empleados por Hope de las confiscaciones por parte de buques de guerra británicos. A este respecto, parece no haber tenido éxito; pero en un sentido más amplio, y pese a ciertas reservas iniciales de parte del primer ministro, William Pitt, los británicos dieron su consentimiento al plan. De hecho, la cola-

boración británica con Hope-Barings a la larga fue tal que abarcó el envío de un buque de guerra para recoger fondos directamente de Veracruz, e incluso la compra de plata novohispana por parte del Banco de Inglaterra, pagada con letras de cambio a nombre de Hope y Co.[90] Los motivos británicos para coludirse activamente con Hope-Barings de esta manera no quedan en absoluto obvios;[91] las importaciones de millones de pesos de plata novohispana no parecen ofrecer una explicación satisfactoria, ya que la mayoría de estos fondos estaba destinada a los franceses.[92] La explicación más convincente estriba en la dimensión comercial: en el prospecto de una "gran salida" para las mercancías británicas en las colonias españolas, paralelo a las transacciones financieras. Sin duda, fue este prospecto que Hope y Co. le enfatizó a Barings y, a través de ellos, al gobierno.[93]

Una vez que Hope y Co. estuvo en posesión tanto de las letras de cambio a nombre de la Hacienda de la Nueva España como de las licencias para el comercio neutral con las colonias españolas, y que se hubo conseguido el consentimiento británico para realizar el plan, todo estuvo dispuesto para poner el contrato en práctica. Hope nombró a David Parish, un joven comerciante con base en Hamburgo, para supervisar sus operaciones en los Estados Unidos. Parish debía organizar un comercio abundante con la Nueva España en navíos neutrales, en parte a cambio de organizar las remesas de plata, y en parte para facilitar aquellas operaciones. Este comercio debía basarse en la exportación de cargamentos de mercancías manufacturadas y la importación de plata y productos agrícolas de la Nueva España. Parish llegó a Nueva York en enero de 1806, y más tarde estableció su sede en Filadelfia.[94] Empleó a dos subagentes para asistirlo: Vincent Nolte en Nueva Orleans, en el Golfo de

México, y Armand de Lestapis, quien se estableció en Veracruz bajo la identidad de Gabriel de Villanueva.[95] Parish organizó ciertas transacciones comerciales con la Nueva España a partir de Nueva Orleans bajo la supervisión de Vincent Nolte, pero no tenía ni el capital ni la pericia local necesarios para funcionar de manera independiente a la escala requerida. Así, llegó a depender principalmente de acuerdos con compañías locales, los cuales eran de dos tipos: o bien Parish vendió sus licencias neutrales directamente a los comerciantes interesados, o bien cedió las licencias a cambio de una comisión por los cargamentos y una parte de las ganancias netas sobre las ventas.[96] Todos los envíos despachados por los comerciantes que trabajaron con Parish fueron consignados a Villanueva en Veracruz, quien se ocupó de recibir los cargamentos entrantes, organizar la venta de mercancías localmente, y supervisar el despacho de los barcos en los viajes de vuelta a los Estados Unidos.[97] Como se verá, Villanueva y sus asistentes se encargaron de la recepción de unos 70 navíos a nombre de Parish y Hope-Barings en el transcurso de los siguientes tres años.

Al principio, a Parish se le dificultó acordar con los comerciantes locales sobre el empleo de sus licencias de comercio neutral. Existieron varias razones para esto, entre ellas la incertidumbre sobre la naturaleza o la validez de los documentos, pero la causa principal fue probablemente la competencia mercantil en el comercio con Veracruz. Cuando Parish intentó lanzar el comercio con Veracruz a nombre de Hope-Barings a principios de 1806, se encontró con que otros establecimientos comerciales ya habían iniciado el mismo tipo de comercio al amparo del decreto de diciembre de 1804 o de permisos posteriores.[98] Entre ellos, destacó John Craig de Filadelfia, quien, con Robert Oliver de Baltimore como socio, ya había realizado

seis envíos a la Nueva España para marzo de 1806.[99] El primer instinto de Parish ante este problema fue apelar al ministro español en los Estados Unidos para suprimir el comercio de sus rivales, pero cuando esta táctica falló, adoptó la estrategia alternativa de unir fuerzas con ellos. Así, Parish firmó un contrato con Robert Oliver a principios de marzo mediante el cual cedió el grueso de sus licencias comerciales a cambio de una comisión de 2.5% sobre los cargamentos de exportación y un tercio de las ganancias netas de las ventas en la Nueva España.[100] Como resultado, Robert Oliver realizaría la mayor parte del comercio con la Nueva España desde los Estados Unidos a nombre de Hope-Barings. Controló una gran tajada del comercio exterior total de Veracruz: los Oliver despacharon por lo menos 38 embarcaciones a Nueva España durante el periodo de 1806 a 1808, con ventas por un valor total de hasta tres millones de dólares tan sólo durante los primeros dos años.[101] Oliver fue responsable ni más ni menos que del 40% de todo el comercio entre los Estados Unidos y Veracruz en el mismo bienio.[102] Finalmente, debido principalmente a las actividades de los Oliver, durante este breve periodo Baltimore llegó a ser la sede principal del comercio estadunidense con Nueva España, al despachar y recibir más navíos mercantes que cualquier otro puerto en los Estados Unidos.[103]

El comercio realizado por los Oliver en Veracruz no puede distinguirse del de otros comerciantes neutrales, cuyo valor y características generales se describen brevemente a continuación. Sin embargo, vale la pena explorar la presencia de mercancías británicas entre los cargamentos enviados por los Oliver. En julio de 1806 los Oliver recibieron una lista de mercancías recomendadas enviada por Villanueva y constituida en su mayoría por artículos británicos: “Echeverría había recomen-

dado surtidos de tales 'mercancías inglesas' como *chintz* de lujo, percal, bombasí [telas de algodón o lino con fondo liso y rayas o cuadros en relieve] de pana, fustán de cambric, y terciopelo negro".[104] Si se hubiesen seguido estas recomendaciones, la mayor parte de las exportaciones de Robert Oliver a Veracruz habrían consistido en artículos británicos. En la práctica, a los Oliver se les dificultó obtener suministros de estas mercancías en las cantidades requeridas. Un problema fue que los artículos británicos importados para consumo en los Estados Unidos eran diferentes de aquellos que se requerían para el mercado novohispano, lo cual dificultó surtir los cargamentos novohispanos a nivel local. Otro fue que los Oliver fueron reticentes a importar grandes cantidades de mercancías de manera directa de Gran Bretaña, por temor a que algún evento imprevisto pusiera fin a su comercio novohispano, y los dejara con grandes existencias en su haber. Al final, otros comerciantes en Baltimore importaron las mercancías requeridas de Gran Bretaña, bajo la garantía de que los Oliver se las comprarían. Para el 5 de marzo de 1807, Robert Oliver había comprado productos textiles de estos establecimientos por un valor de 100 mil dólares; en febrero de 1808 la compañía tenía existencias, aparentemente de la misma fuente, valoradas en unos 293 mil dólares.[105] Al parecer, en última instancia el grueso de los cargamentos se compuso de textiles británicos y alemanes, complementados con mercancías de las Indias Orientales y otras regiones.[106] Por lo tanto, la porción de manufacturas británicas con respecto al total no puede conocerse con precisión, si bien Robert Oliver declaró que su compañía había exportado "más de dos millones de dólares en manufacturas británicas" a la Nueva España tan sólo en los 12 meses previos a septiembre de 1807.[107] Las ganancias tanto de estas operaciones comerciales como del cobro de las letras de Hacienda en Veracruz se enviaron

desde los Estados Unidos a Europa no como plata, sino convertidas en productos básicos del comercio norteamericano (azúcar, café, algodón, tabaco, o arroz). En lugar de comprar estos productos por sí mismo, Parish anticipó grandes sumas de dinero a otros comerciantes estadunidenses, quienes las usaron para comprar cargamentos de las mercancías apropiadas, y luego pagó los préstamos a Hope y Co. o Baring Brothers con lo generado por las ventas.[108]

El segundo aspecto de las responsabilidades de Parish en los Estados Unidos —de hecho, muy probablemente, la prioridad principal de sus empleadores— fue cobrar las letras españolas en la Nueva España y remitir los fondos resultantes a Europa. Se recordará que estos fondos fueron producto principalmente de las expropiaciones de la riqueza de la Iglesia novohispana, al amparo de un decreto controvertido de diciembre de 1804. El envío de estos fondos fue especialmente problemático, ya que continuaron siendo propiedad de la Corona española, y fueron vulnerables a la confiscación por parte de la Marina Real británica. Así pues, Hope-Barings tuvo que emplear tres métodos distintos para transferir estos fondos a los Estados Unidos y Europa: primero, Robert Oliver mandó cerca de 1 450 000 pesos de plata real junto con sus envíos comerciales, ostensiblemente como parte de su propiedad y, por lo mismo, inmunes a la confiscación.[109] El segundo método fue el envío a Veracruz de navíos en lastre por parte de Parish, exclusivamente para recoger los fondos remitidos por Villanueva. Estos navíos fueron goletas rápidas, construidas según las especificaciones de Parish para dejar atrás a los buques de guerra británicos,[110] y en su conjunto llevaron quizá tanto como otros cinco millones de pesos de plata real de Veracruz a los Estados Unidos.[111] Finalmente, a petición de sir Francis Baring, en mayo de 1807 la fra-

gata británica *Diana* se envió directamente a Veracruz para recoger plata a nombre del consorcio. El barco llegó en junio, con sir Charles Baring, un joven miembro de la dinastía bancaria a bordo como sobrecargo.[112] En una quincena, llevó a bordo 3 679 835 pesos, o 828 792 libras esterlinas, una suma que convirtió al *Diana* en el riesgo más grande jamás cubierto por Lloyds de Londres durante las guerras napoleónicas.[113] La exportación de una suma tan grande desde un territorio entonces hostil en un buque de guerra británico representa quizá la característica más extraordinaria del contrato Hope-Barings en su conjunto, sobre todo si se considera que el destino final del grueso de los fondos fue Francia. Pero luego, como veremos a continuación, el *Diana* no fue el primer buque de guerra británico en llevarse fondos reales desde Veracruz durante la guerra, ni tampoco sería el último.[114]

Las operaciones de Hope-Barings en América se redujeron a principios de 1808, y cesaron por completo a mediados del mismo año. Las condiciones comerciales se habían vuelto cada vez más difíciles desde finales de 1807, en parte simplemente debido a la competencia comercial cada vez más feroz en Veracruz, pero también por la postura cada vez más agresiva de la Marina británica.[115] El golpe de gracia del contrato llegó con la revolución política en España de mayo de 1808, después de la cual las autoridades en las colonias se rehusaron a hacer válidas las letras de Hacienda emitidas por la administración anterior.[116] Evaluar la escala precisa de las operaciones comerciales realizadas por Hope-Barings entre 1806 y 1808 resulta problemático, sobre todo porque el valor de los envíos no puede distinguirse del valor total del comercio neutral en la Nueva España durante el mismo periodo. Todo lo que se puede afirmar es que el consorcio envió un total de 70 embarcaciones a

Veracruz, y que tan sólo los cargamentos enviados por los Oliver entre 1806 y 1807 tuvieron un valor de alrededor de tres millones de dólares.[117] Establecer el valor de las letras de Hacienda liquidadas por Hope-Barings también resulta un reto, dadas tanto la complejidad de las operaciones como las contradicciones en las fuentes. El total de las sumas citadas en el párrafo precedente indica unos 10 130 000 pesos, si bien otros estudios han dejado la cifra tan alta como los 12 500 000 pesos, *sin incluir* el tesoro que se llevó a bordo del *Diana*.[118] Una cifra de 33 millones de pesos, propuesta con frecuencia para el total de las exportaciones de plata de Veracruz bajo la supervisión de Parish, parece sin duda excesiva, incluso suponiendo que abarcase tanto la plata real como las ganancias comerciales.[119] Las ganancias de Hope-Barings por estas operaciones se estimaron en 3 828 390 dólares, o 862 250 libras esterlinas, si bien esta cifra parece cubrir tan sólo parte del contrato, y en mi opinión probablemente esté por debajo del valor real.[120] La porción personal de Parish de estas ganancias llegó a ser de alrededor de un millón de dólares; el cálculo más fiable de las ganancias obtenidas por Robert Oliver (distintas a las del consorcio) es de 775 mil dólares por todo el comercio con Veracruz entre 1805 y 1808.[121]

¿Cuál fue el valor total del comercio de mercancías británicas por parte de los estadunidenses y otros neutrales? Durante el periodo entre 1805 y 1808, las importaciones por parte de los neutrales en Veracruz alcanzaron un valor de 19 202 918 pesos, mientras que sus exportaciones tuvieron un valor de unos 31 627 890 pesos, de los cuales la plata representó más de 88%. Tan sólo en 1807 las importaciones de los neutrales tuvieron un valor de 10 134 000 pesos, mientras que las exportaciones fueron de unos 21 400 000 pesos.[122] La porción de los bri-

tánicos en estas cifras no puede conocerse con exactitud, pero en este último año las manufacturas de algodón, dominadas por Gran Bretaña, representaron casi 63% del total de las importaciones (más de 6 350 000 pesos). En un testimonio presentado ante una investigación parlamentaria británica en 1812, el banquero y alguacil de Birmingham, Thomas Atwood, sugirió que antes de la imposición del embargo comercial estadunidense en diciembre de 1807 quizás una quinta parte de todas las manufacturas británicas exportadas a los Estados Unidos se reexportaban desde allí, en muchos casos a las colonias españolas.[123] El valor total de las exportaciones británicas a los Estados Unidos en 1807 fue de alrededor de 7 500 000 libras según las cifras oficiales, lo cual deja el cálculo de Atwood en aproximadamente 1 500 000 libras (*ca*. 6 660 000 pesos).[124] Y en efecto, Kirkman Finlay, otro testigo ante la investigación parlamentaria y un mercader eminente de Glasgow con establecimientos en Nueva Orleans y las Bahamas, estimó el valor total de las reexportaciones de manufacturas británicas de los Estados Unidos a Hispanoamérica durante el mismo periodo en "mucho más" de un millón de libras esterlinas (*ca*. 4 440 000 pesos) al año.[125] En su "reconstrucción especulativa" reciente de las exportaciones británicas a Hispanoamérica entre 1790 y 1819, Javier Cuenca-Esteban confirmó que las exportaciones británicas a través de los Estados Unidos valieron más de un millón de libras por año en promedio entre 1805 y 1808, y estimó su valor específico en 1807 en más de 1 500 000 de libras.[126] Estas cifras, por lo tanto, dan credibilidad a las declaraciones nebulosas de los críticos novohispanos y españoles acerca del comercio neutral tal y como operó en los puertos hispanoamericanos. Y vale la pena apuntar que después del trastorno comercial y los conflictos del periodo de 1808 a 1812 los estadunidenses retomaron este papel intermediario a una escala

aún mayor. Una década después de los testimonios de Atwood y Finlay, los oficiales consulares británicos en Hispanoamérica se quejaron de que las manufacturas británicas reexportadas de los Estados Unidos se vendían incluso más baratas que las exportaciones directas de su país de origen. Hacia mediados de la década de 1820, "los puertos del Atlántico y del golfo de Estados Unidos proveyeron [...] una considerable proporción de las manufacturas británicas consumidas en Nueva España y Colombia".[127]

EL CONTRATO DE GORDON Y MURPHY

A medio camino entre el caso Hope-Barings y el "comercio secreto" (que se comentará en la siguiente sección), y simultáneo a éste, estuvo vigente el contrato de la casa Gordon y Murphy. Los acuerdos firmados entre Gordon y Murphy y los gobiernos británico y español en 1806 han sido calificados como "tal vez [...] de las más importantes de la época, concedidas a particulares, y sin duda, las más destacadas para Nueva España".[128] Los Murphy fueron una familia católica irlandesa que se estableció en Andalucía en el siglo XVIII e incursionó en el comercio vinícola con Gran Bretaña. Thomas (o Tomás) Murphy se mudó a Nueva España hacia 1790, adonde lo alcanzó su hermano Matthew Lawrence (o Mateo Lorenzo). Thomas llegó a ser uno de los principales comerciantes de Veracruz, e incluso sirvió como cónsul en el Consulado fundado allí en 1795.[129] Cultivó relaciones con varios dignatarios, entre ellos el virrey Revillagigedo (1789 a 1794) y Manuel Godoy, y fue pariente político del virrey Azanza (1798 a 1800).[130] Hemos visto que se sospechó que había explotado esta última relación para acceder al comercio de rescates de 1798 en adelante,[131] y también figuró entre los principales comerciantes involucrados en el comercio neutral con la Nueva España durante la primera gue-

rra angloespañola. El establecimiento Gordon y Murphy fue fundado en Londres hacia 1802 por John Murphy, otro hermano, y William Gordon, un miembro del parlamento británico y sobrino de James Duff, cónsul británico en Cádiz durante muchos años.[132] Su red comercial finalmente se expandió no sólo a Cádiz y Veracruz, sino también a La Habana y Saint Thomas, Nueva York, Boston y Nueva Orleans, Lisboa, Málaga, Hamburgo y Copenhague. Gracias a la explotación de esta red, y en parte como resultado de las operaciones descritas en estas páginas, la compañía se convirtió rápidamente en una de las más grandes de Londres, con unos 360 empleados y ganancias que se estimaron en 1811 en 237 mil libras esterlinas (*ca*. 1 052 000 pesos), a partir de ingresos de siete millones de libras (más de 31 millones de pesos).[133]

Gordon y Murphy afirmó en años posteriores que el ímpetu detrás de su contrato americano vino del gobierno español, por medio de contactos con John Murphy en 1805.[134] Más adelante ese mismo año, un español llamado Saratea llegó a Londres para negociar a través de Gordon y Murphy licencias para realizar exportaciones a Hispanoamérica, a cambio de la promesa de permisos españoles para la importación de plata hispanoamericana a Gran Bretaña.[135] En diciembre de 1805 los comerciantes firmaron un proyecto de contrato con la Tesorería británica que dio indicios claros acerca de la naturaleza de sus planes. Este contrato obligó a Gordon y Murphy a procurar diez millones de pesos en plata hispanoamericana y a entregar esta suma ya fuera al Banco de Inglaterra o al gobernador de Jamaica dentro de 15 meses, a una tasa estipulada. Para facilitar esta operación, los lores de la Tesorería se encargaron de proporcionarles licencias que protegieran de las confiscaciones a cualquier embarcación que se utilizara en esta operación. También

se les permitió usar navíos españoles para comerciar entre Jamaica y las colonias españolas artículos autorizados en el contrato.[136] Este proyecto de contrato se firmó conjuntamente con el establecimiento Reid, Irving y Co., el cual se convirtió en socio menor dentro del esquema.[137] Se firmó luego un contrato formal entre los socios y la Tesorería el 27 de marzo de 1806. Las circunstancias precisas se desconocen aún, pero este contrato fue acordado pronto después de la extensión del "comercio secreto" a la región del Caribe (como se describe más adelante), y es probable que la presión de Gordon y Murphy haya sido crucial en el desarrollo de aquel comercio.[138] El contrato formal fue muy similar al proyecto, al comprometer a la compañía a "traer a este país 10 000 000 de dólares de Hispanoamérica".[139] Estos eventos fueron profundamente alarmantes para Hope-Barings, quienes sostenían entonces sus propias discusiones con el gobierno con respecto a las importaciones de plata hispanoamericana a gran escala, y, efectivamente, los siguientes años estuvieron marcados por una fuerte competencia, pero también una cooperación considerable, entre las dos partes.[140]

Con su contrato británico en mano, Gordon y Murphy firmaron después acuerdos duales con el gobierno español, fechados el 8 y el 18 de mayo de 1806. Los términos de estos contratos fueron expuestos por el ministro de finanzas Miguel Cayetano Soler en una orden al virrey de la Nueva España al día siguiente.[141] Gordon y Murphy debían organizar varios viajes a Veracruz en navíos neutrales desde Europa y Norteamérica, para los cuales debían conseguir licencias del gobierno británico. Un tercio de los cargamentos de exportación de estas expediciones debía reservarse para mercancías embarcadas a cuenta de la Corona española, entre ellas mercurio para las minas de

plata, y papel para la fábrica real de tabaco. Una cuarta parte de los cargamentos de retorno se reservó asimismo para la propiedad real: "cacao de Xoconusco, granas, añiles y qualquiera otros frutos". Todas estas propiedades debían "neutralizarse", es decir, hacerse pasar por propiedad de casas comerciales neutrales, aunque perteneciesen a la Corona española. El resto del cargamento de ida podía consistir en "toda clase de géneros, frutos y efectos, sin ecepción alguna" en beneficio de Gordon y Murphy y Reid, Irving, con los retornos constituidos de "dinero, frutos y producciones" de la Nueva España. Además de estas operaciones comerciales, Gordon y Murphy organizarían un servicio de correo mensual en barcos españoles entre Jamaica y Veracruz, Cartagena de Indias, y La Habana, y un servicio similar en navíos neutrales entre Lisboa y Veracruz y La Habana. Este servicio debía transportar la correspondencia de la Corona española, igual que la de los propios comerciantes, con el correo siendo reenviado a Londres y de allí a España, y también debía protegerse bajo licencia británica. Los barcos de correo podían transportar las mercancías que fueran para su venta en Veracruz, lo cual les concedió un gran potencial comercial. Finalmente, "por compensación de estos servicios", Gordon y Murphy podrían exportar de Veracruz y Cartagena hasta 10 millones de pesos fuertes libres de cualquier impuesto, pagados de los ingresos reales. Estos ingresos debían obtenerse principalmente de los fondos pertenecientes a la Real Caja de Consolidación, la corporación del Estado español que recibía y distribuía el ingreso resultante de la venta forzada de las propiedades clericales y que también había financiado el grueso de la plata transportada por Hope-Barings.

El 5 de junio Gordon y Murphy solicitaron debidamente a los Lores del Comercio licencias para cargar 10 navíos neutrales en cualquier puerto español y para cualquier colonia espa-

ñola, llevando manufacturas tanto británicas como españolas, y cuyos viajes tanto de ida como de vuelta se realizarían directa o indirectamente. Estas licencias se otorgaron el 6 de junio, "sin mencionar si los cargamentos debían ser británicos, neutrales, o de otra naturaleza", aunque con la restricción de que los cargamentos debían ser propiedad de Gordon y Murphy o de otro comerciante británico o neutral, y de que los viajes de regreso debían terminar en puertos británicos o coloniales británicos.[142] Lord Auckland, presidente de la Junta de Comercio, tuvo que convencer a Gordon y Murphy de que las embarcaciones debían ser neutrales (no españolas), y de que las manufacturas británicas debían representar una proporción de los cargamentos,[143] y en efecto la historia subsiguiente del contrato se convirtió en un toma y daca entre los comerciantes y el gobierno, en el que los primeros buscaron condiciones cada vez más favorables. En octubre de 1806 Gordon y Murphy declararon que se requerían otras 10 licencias para traer los 10 millones de pesos en plata de Hispanoamérica, y para el 8 de diciembre se habían otorgado cinco de estos permisos. El 22 de enero de 1807 se las ingeniaron para que 10 de las licencias se endosaran explícitamente para el transporte "en su totalidad o en parte [de] propiedad española", una concesión sumamente excepcional. Esta y otras condiciones le causaron al abogado del rey una ansiedad considerable durante las semanas siguientes, ya que (como él señaló) las licencias tal y como estaban redactadas "no requerían ni mucho menos aseguraban el transporte de siquiera una paca de manufacturas británicas".[144] En el verano de 1807 Gordon y Murphy solicitaron otras cinco licencias con el pretexto que el mismo número de sus navíos había sido confiscado por patrulleros británicos, a pesar de sus permisos, o había naufragado; éstas se les otorgaron el 29 de octubre.[145] Finalmente, si bien el tema principal de estas páginas es el comer-

cio de Gordon y Murphy con el Caribe, hay que añadir que también enviaron expediciones al Río de la Plata entre 1806 y 1807; no queda claro si éstas fueron una extensión de su contrato, o bien constituyeron operaciones comerciales distintas. [146]

Tanto los británicos como los españoles tuvieron sus propios motivos para permitir estas transacciones tan poco ortodoxas. En el caso de los británicos, el móvil queda bastante claro: garantizar un gran suministro de moneda de plata para fines gubernamentales en los oscuros días de principios de 1806. La plata parece haber tenido más peso que el comercio en el hecho de que los británicos accedieran al contrato de Gordon y Murphy, si bien al final también trajo importantes beneficios comerciales.[147] El caso español es bastante más complejo: la carta del ministro Soler al virrey novohispano de mayo de 1806 hizo hincapié en el papel de Gordon y Murphy en el transporte de mercurio, papel para tabaco y otras propiedades reales a la Nueva España, y en el transporte de productos agrícolas coloniales de regreso. Este énfasis debería quizá tomarse en serio, dado el papel importante que desempeñaba el mercurio como factor en la producción de plata en las minas novohispanas, o el estanco de tabacos como fuente de ingreso real, con la interrupción de suministros de ambos durante la guerra.[148] Soler también detalló el papel que jugaría el contrato de Gordon y Murphy en asegurar una comunicación constante con las colonias, a través de los servicios de correo que se establecerían entre Jamaica y Lisboa y Veracruz, La Habana, y Cartagena de Indias. No hace falta insistir en la importancia de dichas comunicaciones, si bien hacen que el consentimiento de los británicos a este aspecto sea más difícil de entender. Finalmente, en cuanto a la exportación de 10 millones de pesos en plata de la Nueva

España, la carta de Soler está escrita en términos peculiares, como si esto fuera meramente un aspecto secundario del contrato. Esto sin duda no pudo haber sido el caso: estos fondos, incluso tras un importante descuento en favor de Gordon y Murphy, debían pagarse directamente al fondo de Consolidación en España. Así pues, a diferencia del plan Hope-Barings, el propio gobierno español, y no el francés, sería el beneficiario de esta suma, un incentivo nada desdeñable para permitir el negocio en general.[149]

Los primeros navíos de Gordon y Murphy llegaron a la Nueva España en diciembre de 1806; entre otros, la fragata estadunidense *Eliza and Ana*, así como un barco de correo de Jamaica. La mayor parte de los navíos neutrales que se emplearon en adelante se fletaron en los Estados Unidos, Portugal o Hamburgo, y todos los cargamentos se consignaron a Thomas Murphy o a agentes asociados en Veracruz.[150] También llegó a la Nueva España en diciembre de 1806 la fragata británica *Resistance*, que se llevó un primer gran envío de plata, producto de letras de cambio presentadas anteriormente por Murphy.[151] Mientras duró el contrato, Gordon y Murphy vendieron toda esta plata de inmediato a las autoridades británicas a tasas acordadas previamente, ya fuera en Jamaica o en Londres, quienes la pagaron con letras de cambio al fondo de Consolidación de España.[152] Los británicos llegaron a dudar del valor de estas transacciones; ya desde junio de 1806, lord Grenville intentó reducir las importaciones de Gordon y Murphy de 10 millones de pesos a dos millones, tras recibir "una oferta de dólares en mucho mejores términos" (muy probablemente de Hope-Barings).[153] Después se dijo de Thomas Murphy que "se tiene poca confianza en su establecimiento y su persona no tiene buena reputación, muchos se quejan de que los defraudó du-

rante la guerra".[154] Los españoles encontraron aún más motivos de queja; el contrato se categorizó más adelante como "un negocio muy grave, espinoso y complicado", y se acusó a Gordon y Murphy de no dedicar suficiente espacio para las mercancías de la Corona, y de importar sólo la mitad de las cantidades estipuladas de mercurio y papel. Para cuando terminó el contrato, los propios Gordon y Murphy admitieron deber a la Hacienda española 14 millones de reales en impuestos.[155] Tras la Paz de julio de 1808, dos de sus barcos fueron rechazados en Veracruz por las autoridades coloniales. Pero después obtuvieron otros privilegios comerciales como compensación, y en 1810 el gobierno británico contrató con los Murphy otro suministro de plata novohispana. La relación de los hermanos con México perduró durante y después de la Independencia.[156]

Dos características de los negocios americanos de Gordon y Murphy destacan por encima de las demás. La primera fue la comunicación entre Jamaica y Veracruz por medio de los barcos de correo. Carlos Marichal sugiere que un barco partió de Kingston hacia la Nueva España casi cada mes desde mediados de 1806 hasta principios de 1808, y los archivos mexicanos conservan registros de muchos de estos viajes.[157] Además del transporte del correo, estos barcos se emplearon para desarrollar un amplio comercio directo entre los puertos coloniales británicos y españoles. Este comercio, en navíos españoles y bajo licencia, para fines prácticos constituyó simplemente un aspecto más del comercio bajo licencia en los puertos libres en general, si bien uno de bastante importancia económica. La diferencia es que los barcos de correo disfrutaron de la plena autorización de la Corona española, y de hecho trabajaron en parte para ella, lo cual vuelve este comercio en tiempos de guerra entre las colonias británicas y españolas aún más notable. Y

quizá la exportación a gran escala de plata de Veracruz en buques de guerra británicos resulte aún más extraordinaria. Ya hemos visto que en junio de 1807 la fragata *Diana* se había llevado unos 3 679 835 pesos de Veracruz a nombre del consorcio Hope-Barings. Pero el primero de dichos viajes había sido realizado a nombre de Gordon y Murphy a finales de 1806, cuando el *Resistance* partió con 3 100 000 de pesos. Para la Paz de julio de 1808, cinco buques de guerra habían exportado un total de 7 651 641 de pesos a nombre de la compañía, equivalentes a unas 1 723 343 libras esterlinas (tabla 6.2).[158] Los mexicanos difícilmente pudieron ignorar estos fenómenos excepcionales, y los vieron con una indignación comprensible. El secretario del Consulado veracruzano recordó más tarde cómo sus miembros "vieron llegar al puerto de Veracruz con notable frecuencia embarcaciones con el título de correos de Jamaica conduciendo toda clase de efectos, y venir a nuestras costas bajeles de la real armada británica a recibir millones de plata moneda".[159] Este funcionario lamentó además "las extracciones de plata y frutos preciosos que se hicieron en todos estos buques para paises entonces enemigos, y por los de la real marina británica que abordaban a nuestras costas".[160] El propio Consulado fue más lejos, y llamó a los contratos de Gordon y Murphy "unas permisiones abominables, traidores, y criminales dadas en los momentos de la locura".[161]

Tabla 6.2. Exportaciones de plata de Veracruz en buques de guerra británicos, diciembre de 1806–marzo de 1808

Fecha de viaje	*Nombre de buque*	*Suma exportada (pesos)*	*Contrato*
29 dic. 1806	*Resistance*	3 100 000	Gordon y Murphy
20 jun. 1807	*Diana*	3 679 835	Hope-Barings
20 ag. 1807	*Thames*	2 000 000	Gordon y Murphy
29 oct. 1807	*Veteran*	551 641	Gordon y Murphy
3 feb. 1808	*Adamant / Diamond*	1 000 000	Gordon y Murphy
21 mar. 1808	*Topaz*	1 000 000	Gordon y Murphy
Total		11 331 476	

Fuente: Joseph María Quirós, "Nota de las partidas embarcadas por las Casas de Comercio de Dn. José Gabriel de Villanueva, y Dn. Tomás Murphy, en plata y frutos…", Veracruz, 7 de mayo de 1808, A.G.N.M., Consulado, vol. 113, exp. 7, ff. 220-v; Marichal, *La bancarrota del virreinato*, p. 240, tabla VI.2.

Nota: esta tabla cubre todos los envíos en buques de guerra británicos que ocurrieron antes de la paz de julio de 1808. La suma total exportada fue mucho mayor de lo que aquí parece (excedió la cifra de 17 750 000 pesos), debido a las exportaciones a cargo de Hope-Barings que se enviaron a través de los Estados Unidos.

Jiménez Codinach sugiere que Gordon y Murphy despacharon un total de 38 navíos a Veracruz entre 1806 y 1808. Veinte de ellos navegaron de Europa o Norteamérica (13 de España y siete de puertos neutrales en Portugal, Alemania, y los Estados Unidos), mientras que otros 18 comerciaron directamente desde Jamaica.[162] Es posible que hubiera hasta 25 envíos de barcos de correo de Veracruz a Jamaica entre 1806 y 1808, aunque esta cifra podría incluir viajes a Europa que simplemente hicieron escala en Jamaica.[163] En todo caso, y cualquiera que fuera el número preciso, el comercio que se sostuvo a través de estos envíos fue a todas luces muy rico. El valor total de los 38 envíos indicados por Jiménez fue de unos 9 260 923 pesos. El valor de las exportaciones de Veracruz a Jamaica en los barcos de correo registrado por Marichal fue de 4 340 877 pesos, o casi un millón de libras (45% en plata y el resto en productos agrícolas). Resulta impresionante que el registro de un solo barco de co-

rreo que ingresó a Veracruz desde Jamaica el 5 de octubre de 1807 indica que llevó un cargamento con un valor de casi 4 200 000 pesos.[164] Las ganancias acumuladas de estos envíos se desconocen, si bien un Consulado de Veracruz furioso estimó las ganancias de Gordon y Murphy en unos "dos o tres millones de pesos", por ventas que calculó (de manera aparentemente conservadora) en seis millones de pesos.[165] Las transacciones de plata también produjeron amplias ganancias a la compañía: compró la plata del gobierno español a 885 pesos el millar, un descuento de 11.5%. Luego la vendió a los británicos con una ganancia considerable; de acuerdo a un informe, hasta en 51 peniques por peso.[166]

Más allá de las ganancias inmediatas, resulta problemático evaluar las implicaciones de estas transacciones para el comercio británico con Hispanoamérica. El contrato de Gordon y Murphy explícitamente reservó un tercio del cargamento en los viajes de ida para propiedad de la Corona española, en especial para mercurio y papel timbrado. Se ha sugerido que, a diferencia de lo que sucedió con rivales como Hope-Barings, los cargamentos despachados por Gordon y Murphy incluyeron una "fuerte proporción" de mercancías españolas, como sombreros gallegos, textiles catalanes, sedas valencianas y alcohol.[167] Sin duda, las licencias británicas de Gordon y Murphy les permitieron de manera bastante excepcional llevar mercancías españolas. Sin embargo, los pocos historiadores que han tratado este asunto tienden a coincidir en que, en todo caso, los dos tercios restantes del cargamento consistieron por completo, o casi, en manufacturas británicas.[168] De hecho, un informe español acusó después a Gordon y Murphy de no reservar siquiera un tercio del cargamento en los viajes de ida para mercancías españolas, como estaba estipulado, entre otras faltas.[169]

Mientras tanto, en los barcos de correo despachados directamente desde Jamaica "el predominio de los tejidos ingleses era notorio".[170] El rico cargamento del barco de correo que ingresó a Veracruz en octubre de 1807, por ejemplo, consistió en dos tercios de "textiles de algodón, contrabando extranjero", con casi toda seguridad artículos británicos. También se dijo que la compañía sustituyó grandes navíos mercantes por barcos de correo, lo cual convirtió el comercio neutral o español en un comercio totalmente británico. Nos encontramos de nuevo en el ámbito de la especulación, pero dado un estimado tentativo del valor total del comercio de los barcos de correo en Jamaica de cerca de un millón de libras, y del total de las exportaciones de las expediciones de Gordon y Murphy en cerca de 2 100 000 de libras, es perfectamente plausible que el contrato generase ventas de manufacturas británicas tan sólo en el mercado novohispano por más de un millón de libras esterlinas. Esta suma, por supuesto, no debe tomarse de manera aislada, sino más bien vino a reforzar el valor del comercio español bajo licencia en Jamaica, el del comercio de mercancías británicas por parte de los neutrales, y el del "comercio secreto".

EL "COMERCIO SECRETO": EL COMERCIO BRITÁNICO AL AMPARO DE LOS PERMISOS NEUTRALES, 1805 A 1808

El presente capítulo y los dos anteriores han explorado las diferentes maneras mediante las cuales se sostuvo el comercio británico con las colonias españolas después de 1796, incluso en el contexto de una larga guerra con España. Ya sea mediante el comercio por parte de españoles bajo licencia en los puertos libres, el contrabando británico en las colonias españolas, o la venta de artículos británicos por parte de comerciantes de los estados neutrales, el comercio británico en la región floreció

durante todos estos años. Sin embargo, y pese a este rápido crecimiento, hubo algunos comerciantes —en particular aquellos sin experiencia ni contactos en el comercio de las Indias Occidentales, o los que comerciaron principalmente a través de Cádiz y otros puertos españoles antes de la guerra— para quienes ninguna de estas rutas resultaba satisfactoria. Como resultado, poco después del estallido de las guerras hubo compañías británicas que solicitaron permiso al gobierno para comerciar con Hispanoamérica por cuenta propia en barcos neutrales, ya fuese directamente desde Gran Bretaña, o a través de España o terceros países. Estos comerciantes buscaron así explotar directamente la apertura que ofrecía el comercio neutral, organizando sus propias expediciones comerciales en lugar de vender cargamentos en los Estados Unidos o Europa para la reexportación. Para lograrlo, primero debían adquirir licencias de comercio neutral de la Corona española, lo cual lograban ya sea comprando licencias previamente otorgadas a comerciantes españoles o individuos cercanos a la Corona, o bien mediante el pago de un soborno. Un buen ejemplo de este tipo de esquema es el que propuso en 1798 el establecimiento Thelusson Brothers con base en un acuerdo con Francisco de Bustamante y Cia. de Cádiz. Thelusson Brothers buscó un permiso para enviar un navío neutral de Cádiz a Veracruz con un cargamento que consistía "principalmente en linos alemanes y de otros sitios". Este y un segundo barco neutral luego llevarían de regreso de la Nueva España un cargamento de hasta dos mil bolsas de cochinilla y una pequeña cantidad de palo de Campeche y algodón, todo lo cual debía transportarse directamente a un puerto británico.[171] El establecimiento Bird, Savage y Bird buscó asimismo una licencia para comerciar en navíos neutrales con las colonias españolas en esta época, aparentemente en parte para recuperar deudas por cobrar de la región.[172] El nú-

mero total de solicitudes de este tipo durante estos años se desconoce, aunque es posible que hayan sido bastante numerosas. [173]

Durante la guerra de 1796 a 1802, y de hecho hasta 1805, el gobierno británico se opuso terminantemente al modo de comercio que propusieron estos comerciantes, y sus solicitudes se rechazaron de manera uniforme. Esta reticencia vino en parte de dudas en torno a la legalidad de permitir el comercio directo con las colonias españolas; en este sentido, el Conde de Liverpool comentó que "nada menos que un Acta del Parlamento puede abrir más este comercio, o darle una mayor amplitud". También se tuvo la impresión de que "no había suficientes medios para asegurar la debida ejecución de las condiciones bajo las cuales podría otorgarse este tipo de licencia", de tal modo que el comercio podría ser fácilmente objeto de abusos. Llama la atención que 40 años después del establecimiento de los puertos libres la actitud del gobierno también reflejara una firme convicción acerca de los beneficios del sistema de los puertos libres y su suficiencia para mantener el comercio británico con las colonias españolas. Liverpool rechazó la solicitud de Bird, Savage y Bird en parte con el pretexto de que el comercio que buscaban establecer podía realizarse perfectamente a través del comercio español bajo licencia.[174] A otro comerciante se le dijo que "con respecto al comercio con Sudamérica no pudo haber duda de que allí donde podría llevarse a cabo por medio de los puertos libres, sin duda sería mejor que se realizara así".[175] Incluso sir Francis Baring, en la víspera misma de sus negociaciones con el gobierno en apoyo de las operaciones Hope y Co. a través de los Estados Unidos, observó "que el comercio en los puertos libres de las Indias Occidentales debería alentarse por todos los medios posibles, como por lo general el

más ventajoso".[176]

Pese a estas reservas, ante el impacto de la presión mercantil, el 17 de junio de 1805 el gobierno cambió de actitud, y se otorgaron las primeras licencias para que los británicos comerciaran con las colonias españolas al amparo de permisos neutrales. En este momento, la política de protección de los puertos libres todavía no se había abandonado, y el nuevo comercio se limitó al Río de la Plata, Chile y Perú (regiones que no compitieron directamente con ellos): "Se deben otorgar licencias a navíos neutrales para comerciar en el Rio de la Plata y las partes adyacentes, y en los puertos de la costa occidental de Sudamérica [...] Dichas licencias deberán proporcionarse a súbditos británicos, y para proteger la propiedad tanto neutral como británica".[177] Varias de estas licencias se otorgaron a negocios británicos con intereses en Cádiz que necesitaban una salida para sus existencias, acumuladas allí antes de la reanudación de las hostilidades. Éste fue el caso de uno de los viajes mejor documentados, el que Anthony Gibbs llevó a cabo hacia Lima en el *Hermosa Mexicana*. La licencia de Gibbs fue una de las primeras en otorgarse (diciembre de 1805), y tuvo la particularidad de permitirle emplear un navío español en lugar de uno neutral o un navío británico disfrazado. Cargó propiedades con un valor de por lo menos 15 mil libras (*ca*. 66 mil pesos) en este navío, y zarpó finalmente un año después de obtener la licencia. El viaje fue exitoso en términos comerciales, pero Gibbs vio relativamente pocas de las ganancias debido al previo endeudamiento y la aparente práctica tramposa por parte del español que le servió de pantalla.[178]

Expediciones comerciales como ésta fueron de dudosa legalidad, y de hecho al comercio lanzado a partir de junio de 1805 al amparo de licencias del gobierno, y por lo general bajo per-

miso neutral, se le llamó a veces informalmente el "comercio secreto" (*Secret Trade*). Era el anatema de los oficiales navales encargados de hacer respetar el bloqueo de España, ya que se vieron obligados a mirar pasivamente cómo los navíos mercantes ingresaron o partieron de puertos enemigos. El propio almirante Nelson, durante el bloqueo de Cádiz, deseó que "los ministros en casa sólo detuvieran el abuso de otorgar licencias para que navíos británicos ingresen a los puertos bloqueados".[179] La Marina Real se opuso particularmente a que se autorizara a los mercaderes británicos servirse de navíos españoles, como en el caso de Gibbs; el vice-almirante lord Collingwood escribió a finales de 1806

> Un barco zarpó ayer de Cádiz a Lima con mercancías británicas, teniendo un pasaporte del rey. El capitán se me acercó para enseñarme su pase, y solicitar un convoy para protegerlo de los corsarios franceses, los cuales al parecer lo estaban acechando. ¡Qué extraña es esta guerra!, ¡un barco español apelando a la flota inglesa en busca de protección de las depredaciones de su gran aliado![180]

Las quejas navales en torno a este comercio persistieron a lo largo de su duración.[181] Sin embargo, a principios de 1806 el gobierno acordó otorgar licencias a una escala aún mayor. El 21 de febrero el Consejo Privado revisó una petición del comerciante John Turnbull "para que las directivas contenidas en la minuta de los lores del pasado 17 de junio puedan extenderse al puerto de la Veracruz". Tanto Gordon y Murphy como John Taylor (de quien se hablará más adelante) hicieron solicitudes similares durante la misma sesión. El Consejo autorizó que se otorgaran estas licencias, y una semana después confirmó las de Turnbull y Gordon y Murphy.[182] Así pues, la ampliación del comercio secreto al Caribe —a Veracruz, Caracas y La Habana, en adición al Río de la Plata, Chile y Perú— data de febrero de 1806. Reflejó el nuevo pensamiento de un nuevo ministerio, el de "Todos los Talentos" formado después de la muerte de

Pitt en enero. Fue producto de una presión aún mayor por parte de los mercaderes, así como de una creciente convicción acerca de las ventajas que podían obtenerse. Lord Auckland apuntó que "el intercambio de manufacturas británicas por maderas para hacer tinte, cochinilla, y dólares, resulta de una conveniencia particular en nuestras circunstancias actuales",[183] mientras que lord Grenville añadió que "desde un punto de vista comercial, esta cuestión no admite duda". El cambio también reflejó la disminución de las preocupaciones que al principio lo habían postergado; Auckland, el presidente de la Junta de Comercio, llegó a la conclusión de que "el comercio de nuestros puertos libres con los asentamientos españoles es de hecho un comercio de contrabando y, bajo tales condiciones, no puede verse afectado seriamente por el transporte abierto de manufacturas británicas en barcos neutrales".[184] Sin duda, Auckland se equivocó desde un punto de vista formal, pero quizás estuvo en lo correcto en la práctica. La ampliación del comercio secreto al Caribe sí representó cierta competencia para los puertos libres, pero el grueso siguió dándose con el Río de la Plata y la costa del Pacífico, mientras que el comercio español bajo licencia era demasiado amplio y estaba demasiado bien establecido como para sucumbir rápidamente ante cualquier rival. Por el momento, ambos comercios pudieron prosperar; sólo más tarde Jamaica lamentaría el surgimiento del comercio británico directo con Hispanoamérica.

François Crouzet, cuyo trabajo sobre el comercio secreto ha servido de base a todos los historiadores posteriores, distingue cuatro clases de licencias otorgadas al amparo de la norma de febrero de 1806. La primera y más directa autorizó viajes de Gran Bretaña a las colonias españolas y de regreso en un navío neutral. Los cargamentos debían consistir en manufacturas bri-

tánicas, pero algunos barcos podrían hacer escala en un puerto neutral (a menudo Lisboa o Hamburgo) para complementarlos con mercancías extranjeras, tales como vino, mercurio, o papel. Una segunda clase de licencias permitió las exportaciones desde puertos neutrales ("casi siempre Lisboa"), con retornos necesariamente a Gran Bretaña, y los cargamentos debían consistir en dos tercios de mercancías británicas y un tercio de extranjeras. El tercer tipo de licencias permitió las exportaciones desde puertos españoles con retornos a Gran Bretaña; Crouzet incluye dentro de esta categoría tanto el contrato Gordon y Murphy, como las exportaciones por parte de comerciantes británicos basados en España de existencias retenidas allí desde antes de la guerra. La cuarta y última clase de licencias permitió importaciones a Gran Bretaña de cargamentos de las colonias españolas, que debían representar los retornos de exportaciones anteriores.[185] Este sistema de licencias continuó bajo revisión, y se le hicieron ajustes en 1807, cuando se decretó que todos los viajes debían zarpar desde Gran Bretaña.[186] A las pocas semanas de la normativa original, Auckland exhortó que "es sin duda deseable alentar y multiplicar nuestras licencias tanto como sea posible para la exportación de productos agrícolas y manufacturas británicos a los asentamientos españoles",[187] y en efecto los archivos del Consejo Privado registran la concesión de numerosas licencias de todos los tipos a lo largo de los siguientes tres años. Así, durante 1806 16 navíos obtuvieron licencias para comerciar de Gran Bretaña a las colonias españolas, y otros 50 para exportar mercancías principalmente británicas desde las Islas de la Mancha, Gibraltar, Malta, Portugal y España, mientras que se autorizó a 81 barcos a importar cargamentos de Hispanoamérica a Gran Bretaña. En 1807 se otorgaron 24 licencias para viajes de Gran Bretaña a las colonias españolas, y 28 para importaciones de esta región. Finalmente, en

los primeros seis meses de 1808, antes de la paz, se autorizó a 12 navíos exportar cargamentos de Gran Bretaña a Hispanoamérica, y a otros 21 importar desde allí. Para el final del mismo año se habían otorgado 45 licencias más para exportaciones de Gran Bretaña.[188]

Las más extrañas de estas licencias fueron sin duda aquellas que autorizaron las importaciones de plata de los erarios coloniales hispanoamericanos. El más grande de los contratos resultantes, el de Gordon y Murphy, se comentó en la sección anterior, pero puede que no fuera el único ejemplo. John Taylor, cuya solicitud de una licencia se revisó junto con la de Gordon y Murphy en la reunión del Consejo Privado del 21 de febrero de 1806, pronto amplió su petición para incluir la compra de letras de la Tesorería en Madrid a cobrarse en las colonias; los retornos se realizarían en plata hacia Gran Bretaña.[189] Taylor trabajó con la compañía Fermín de Tastet y Cía., a la cual en junio se le otorgó una licencia para comprar letras por un valor de un millón de pesos, a cobrarse en Nueva España u otra colonia; la plata debía transportarse a Jamaica u otra colonia británica. Fermín de Tastet también recibió una licencia para comprar letras en Buenos Aires por un valor de 45 mil libras (*ca.* 200 mil pesos), en que la plata también debía enviarse a Jamaica.[190] Éste es el único ejemplo que se conoce de una licencia del comercio secreto para comprar letras de la Hacienda española, aparte del caso de Gordon y Murphy, aunque hubo resabios de este último en la solicitud de Gorman Brothers en mayo de 1807 para despachar una fragata a Lima con el objeto de traer tres millones de pesos en plata, a cambio de un cargamento de manufacturas británicas, mercurio y papel timbrado por un valor de 500 mil libras.[191] Un oficial británico apuntó más tarde acerca de la licencia de Gorman Brothers que "se trató de

algún acuerdo privado con la Tesorería", y añadió que "en la época de lord Auckland sucedieron muchas cosas de ese tipo".[192] Es importante aclarar que no se sabe si Fermín de Tastet llegó a hacer válida su licencia, mientras que los hermanos Gorman nunca solicitaron los servicios de un buque de guerra británico.[193] Resulta imposible medir la influencia de las importaciones de plata en la ampliación del comercio secreto al Caribe —es decir, saber a ciencia cierta si el prospecto de una afluencia de moneda fue determinante en la decisión del Consejo de febrero de 1806. Pero sin duda los contratos de plata pesaron en la mente de Auckland durante las semanas en cuestión,[194] mientras que la coincidencia de Gordon y Murphy y John Taylor en la reunión crucial del Consejo parece sugerente.

Calcular el valor del comercio secreto durante su momento más alto, entre 1806 y 1808, es igual de problemático que para otros rubros, en parte debido a que no hay garantía de que todas las licencias se hayan puesto en práctica. Crouzet sugiere que "el total de las exportaciones al amparo de licencias de Gran Bretaña a las colonias españolas alcanzó un valor real en 1806 de al menos 500 000 libras" (*ca*. 2 220 000 pesos),[195] pero es posible que ésta sea una subestimación. En septiembre del mismo año, Auckland escribió (aparentemente con cierta consternación) que en los últimos cuatro meses el gobierno había "otorgado licencias a diez establecimientos principales involucrados en el comercio secreto hacia Sudamérica; por un monto seguramente de un millón de libras esterlinas, o quizá más del doble".[196] Los registros de Aduana muestran un salto súbito en las exportaciones británicas a "Sudamérica y las Indias Occidentales extranjeras" de 185 mil libras (*ca*. 821 mil pesos) en 1805, a 1 473 000 libras (*ca*. 6 540 000 pesos) en 1806 según los valores oficiales; si bien las cifras para el último año estuvieron

distorsionadas por un auge en el comercio con el Río de la Plata, ocupado en junio por una fuerza expedicionaria británica; así, el valor oficial de las exportaciones a Veracruz en 1806 fue todavía menor a 19 mil libras (*ca*. 83 mil pesos).[197] En 1807 Crouzet calcula que el valor del comercio fue "sin duda superior a 500 000 libras", mientras que el valor oficial de las exportaciones británicas a las colonias españolas fue de unas 407 mil libras (*ca*. 1 807 000 pesos), ambas cifras de nuevo probablemente infravaloradas. Más de cuatro quintas partes del comercio oficial en 1807 fueron con el Río de la Plata y Perú, aunque alrededor de 17%, por un valor de 68 mil libras (*ca*. 302 mil pesos) se daba ya con Veracruz.[198] En marzo, de hecho, Baring Brothers advirtió a Robert Oliver con respecto a su comercio novohispano que "varias expediciones han zarpado de Inglaterra en servicios secretos y el público tiene la opinión de que algunas de ellas van hacia Sudamérica"; en septiembre los Oliver respondieron que un "gran número" de licencias británicas habían sido otorgadas a navíos "que comercian desde España y transportan propiedades españolas".[199] En 1808 las exportaciones británicas a las colonias españolas (definidas sólo como Buenos Aires, Montevideo, Lima, Caracas, Pensacola y Cuba) tuvieron un valor de unas 644 mil libras (*ca*. 2 859 000 pesos), aunque "en realidad valieron sin duda mucho más".[200] Finalmente, Javier Cuenca-Esteban ha estimado el valor del comercio británico directo con Hispanoamérica en 588 mil libras (*ca*. 2 611 000 pesos) en 1807, y en 861 mil libras (*ca*. 3 823 000 pesos) por año en promedio entre 1805 y 1808.[201] El hecho de que estas cifras representan sólo una parte del comercio real parece confirmarse con la salida de 11 navíos que zarparon rumbo a Chile y Perú en el invierno de 1807 a 1808 con cargamentos valorados en un total de 933 mil libras. La mayoría de

estos viajes serían de contrabando, aunque por lo menos algunos se "embarcaron bajo licencia de su Majestad y animados por las sugerencias de los Muy Honorables Lores del Comercio y las Plantaciones". Más tarde, se rumoró o confirmó que seis de los navíos fueron capturados por los españoles.[202]

Debido a la ausencia de cifras completamente confiables, el uso de valores oficiales más que reales en los registros de aduana, y las dificultades con las categorías geográficas, estas estadísticas en el mejor de los casos proporcionan tan sólo una guía aproximada. La cuestión de la geografía es particularmente espinosa en el contexto del presente estudio, ya que el comercio secreto no sólo se distorsionó entre 1806 y 1807 por el auge en Buenos Aires, sino que en general también fue bastante más activo en el Río de la Plata, Chile, y Perú que en los puertos del Caribe (la notable excepción, por supuesto, fue la que derivó del contrato Gordon y Murphy). Una vez más, los registros generalmente no permiten distinguir entre el carácter preciso del comercio con Veracruz o Caracas y con Buenos Aires, Montevideo o Lima. Dentro del conjunto de las exportaciones británicas a las "Indias Occidentales extranjeras" y (cuando hay datos disponibles) las colonias españolas, los artículos de algodón (impreso, sencillo o manufacturado) dominaron de 1806 a 1808, cuando representaron 46, 49, y 62% respectivamente de las exportaciones totales en cada año. Los artículos de lana también fueron significativos, mientras que las exportaciones principales no textiles fueron de hierro forjado. Las importaciones fueron más diversas: en 1806 los productos principales fueron el sebo, el azúcar, y el algodón en crudo, mientras que en 1807 la corteza peruana, la cochinilla y el cobre en bruto representaron más de 85% del total. En 1808 la corteza peruana y los cueros representaron 24 y 20% de las importaciones totales

respectivamente, si bien el rango completo de las importaciones contuvo hasta 59 rubros, e incluyó productos tales como jalapa, "plumas de avestruz" y "colmillos de elefante", plumas de ganso y raíces de flores.[203] El escrutinio de dos viajes que Boulton, Walker y Collins de Birmingham hicieron al Río de la Plata y Lima en abril y agosto de 1806 ilustra algunos de los problemas que afectaron al comercio, entre ellos las pocas ganancias reales y la extrema lentitud de los retornos. Este último problema fue clave: Boulton y Co. no recibió el pago final por su operación de abril de 1806 sino hasta 1815, y aseguró que "sólo los establecimientos con grandes capitales podrían involucrarse en este comercio".[204]

Podría argumentarse que fue en su distribución geográfica que radicó la importancia del comercio secreto en la historia de las relaciones comerciales anglohispanoamericanas a largo plazo. Esta importancia no debería exagerarse. Si bien estos eventos en efecto "inauguraron una nueva fase en la penetración británica de Hispanoamérica",[205] fue sobre todo en Chile y Perú, y en el Río de la Plata que de cualquier forma se convirtió en un caso singular debido a las invasiones británicas de 1806 a 1807. Podría decirse que el "comercio secreto" representó el comienzo de las relaciones comerciales directas de Gran Bretaña con Hispanoamérica. Pero incluso esta afirmación es en el mejor de los casos relativa, ya que, como hemos visto, a pesar de que los comerciantes y las mercancías fueron principalmente británicos, buena parte del comercio se siguió enviando a través de terceros puertos, y casi todo se realizó en barcos neutrales y no británicos. En resumen, pasarían otros 15 años antes de que el comercio directo y abierto entre los puertos de Gran Bretaña e Hispanoamérica se volviera la norma. Con todo, el hecho de que la mayoría del comercio directo desde Gran

Bretaña en su etapa más temprana se concentrara en el Río de la Plata proporcionó un indicio significativo acerca de los patrones comerciales por venir. El comercio británico con Hispanoamérica desde el momento en que concluye el presente estudio hasta alrededor de 1860 se conoce relativamente poco, pero pese a numerosos percances y trastornos, es posible que este periodo fuera testigo de la cúspide de la hegemonía comercial británica en toda la región.[206] Para 1860 los intereses comerciales y financieros británicos ya se habían concentrado fuertemente en Brasil, Chile, Uruguay, y sobre todo Argentina, un patrón que prevaleció durante el resto del siglo XIX hasta bien entrado el XX.[207] Así pues, hasta 1808 el Caribe continuó siendo por mucho el mercado más importante para los británicos que comerciaron con Hispanoamérica, como lo había sido desde los días de Hawkins. El medio siglo que siguió fue una etapa de transición, pero después de 1860 la atención británica se concentró cada vez más en las regiones que tuvieron como pionero al pequeño número de "comerciantes secretos" entre 1805 y 1808. Para finales del siglo XIX, el Caribe se había convertido en un lugar relativamente marginal para los intereses británicos, [208] y el brillante comercio español de las islas británicas durante el medio siglo que siguió a la Paz de París de 1763 quedó apenas en el recuerdo.

NOTAS AL PIE

[1] García-Baquero, *Comercio colonial,* p. 138; Fisher, *Trade, War,* p. 54.

[2] Decreto, San Lorenzo, 18 de noviembre de 1797, en Levene, *Documentos para la historia argentina*, 7, pp. 134-135.

[3] Decreto Real, Aranjuez, 20 de abril de 1799; publicado en Levene, *Documentos para la historia argentina,* 7, pp. 157-159, y en Quirós, "Reflexiones sobre el comercio libre", pp. 202-204; comentado por García-Baquero, *Comercio colonial,* pp. 146-148; Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz,* pp. 305-309.

[4] Para el caso de Cuba, véase Marrero, *Cuba,* 10, pp. 27-29, 12, pp. 70-72; para México, Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz,* pp. 309-312; para

Venezuela, Manuel de Guevara Vasconcelos a Miguel Cayetano Soler, Caracas, 7 de diciembre de 1799, A.G.I., Caracas, 117.

[5] La principal excepción fue Nueva Granada, que, gracias a una política virreinal extraordinaria, permaneció prácticamente cerrada a los neutrales durante la mayor parte de las guerras; véase McFarlane, *Colombia before Independence,* pp. 298-302.

[6] Fisher, "Commerce and Imperial Decline", p. 465; Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz,* pp. 263-264.

[7] Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz*, pp. 230-231, 325, y tablas en pp. 241, 247, 250; también Real Díaz, "José de Iturrigaray", pp. 276-277.

[8] Radhay, "Contraband", pp. 27-28; Lucena Salmoral, *Características del comercio exterior,* pp. 267-268.

[9] Fisher, "Commerce and Imperial Decline", pp. 465-466, 476; García-Baquero, *Comercio colonial,* p. 182; véanse también las estadísticas útiles en Sagra, *Historia,* p. 155.

[10] Henry Hill a James Madison, 1 de noviembre de 1805, N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 1.

[11] James Anderson a James Madison, La Habana, 9 de febrero de 1808, y Anderson a Madison, La Habana, 11 de enero de 1808, ambos en N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 2.

[12] Joseph Donato de Austria, "Noticias y reflexiones acerca del Comercio de 1798", Veracruz, 7 de febrero de 1799, A.G.I., México, 2508.

[13] Consulado de Cádiz a Miguel Cayetano Soler, Cádiz, 6 de abril de 1799, A.G.I., Indiferente, 2466.

[14] Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz*, p. 327; véase también la tabla en Arcila Farías, *Reformas económicas*, 1, pp. 155-158.

[15] Ygnacio José de la Peoza y Casas, "Noticia del comercio que han hecho los buques neutrales en el puerto de Veracruz", s.l., s.f., A.M.N., ms. 317, f. 22.

[16] Los principales estudios del comercio estadunidense con Hispanoamérica durante este periodo son Nichols, "Trade Relations"; Coatsworth, "American Trade with European Colonies"; García-Baquero, "Estados Unidos, Cuba, y el comercio", y los trabajos de Cuenca Esteban, "The United States Balance of Payments", "Trends and Cycles in U.S. Trade", y "British 'Ghost' Exports".

[17] [¿James Stephen?], *War in Disguise; or the Frauds of the Neutral Flags*.

[18] Así pues, Stephen parece no haber estado al tanto de que la mayor parte del comercio angloespañol en el Caribe ya lo realizaban los mercaderes españoles en las islas británicas; Stephen, *War in Disguise,* p. 201.

[19] Memorial de los mercaderes de Bahamas, Londres, "Julio de 1800", N.A., C.O., 23/40, ff. 105-106; Solicitud de James Moss, Londres, 28 de octubre de 1806, N.A., B.T., 1/30, ff. 180-1811v.

[20] Comité de la Cámara de los Comunes, *Report from the Committee on the Commercial State of the West India Colonies* ([Londres: Cámara de los Comunes], 1807).

[21] Los británicos pasaron a llamar este derecho 'la regla de 1756': Wilson, 'Commerce in Disguise', p. 45.

[22] Wilson, 'Commerce in Disguise', p. 115.

[23] Fragmento, G.L. Morton al secretario, La Habana, 18 de noviembre de 1798, N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 1; William Savage a Timothy Pickering, Kingston, 5 de junio [1800], N.A.W., R.G. 59, T31, rollo 1; y serie fechada de agosto a noviembre de 1801, en N.A., C.O., 137 / 106, ff. 428-433.

[24] Stephen, *War in Disguise,* pp. 137, 203.

[25] *General Advertiser* (Filadelfia), 25 de enero de 1806, copia en A.H.N., Estado, 6175, y Madison a Monroe, Departamento de Estado, 12 de abril de 1805, *American State Papers*, 3, pp. 101-103 (ambos sobre el caso del bergantín estadunidense *Aurora*).

[26] Consulado a la Corona, Cádiz, 3 de diciembre de 1797, A.G.I., Indiferente, 2466.

[27] John Junno a Rufus King, Londres, 30 de octubre de 1797, N.A., B.T., 1/ 15, ff. 204-205.

[28] Nichols, "Trade Relations", pp. 301-302.

[29] Cédula, 18 de julio de 1800, publicada en Levene, *Documentos para la historia argentina,* 7, pp. 181-183*;* también en Quirós, "Reflexiones sobre el comercio libre", pp. 221-222.

[30] Consulado de Veracruz al virrey Iturrigaray, Veracruz, 13 de agosto de 1808, adjunto núm. 15 de Consulado a la Corona, Veracruz, 1 de marzo de 1809, A.G.I., México, 2997; un sentimiento similar puede encontrarse en Mercaderes al Consulado, Ciudad de México, 17 de mayo de 1809, A.G.N.M., Archivo Histórico de Hacienda, leg. 215, exp. 9, ff. 431-436.

[31] Consulado de Veracruz a Miguel Cayetano Soler, Veracruz, 28 de febrero de 1799, y el adjunto a la misma carta (Consulado al virrey Azanza, Veracruz, 12 de febrero de 1799), en A.G.I., México, 2996.

[32] Consulado a Soler, Veracruz, 15 de noviembre de 1805, A.G.I., México, 2997.

[33] Ajequiezcane, "British Trade with the Spanish Colonies" (que reproduce el texto en español), p. 256.

[34] Consulado de Cádiz a Miguel Cayetano Soler, Cádiz, 6 de abril de 1799, A.G.I., Indiferente, 2466.

[35] Un ejemplo característico es el del *Citizen*, que llegó a Veracruz en marzo de 1799; véase el resumen de una carta del virrey Félix Berenguer de Marquina fechada en la Ciudad de México, 27 de agosto de 1802, y los documentos que la acompañan, en A.G.I., México, 2515.

[36] Quirós, *Memoria de instituto,* p. 81.

[37] Representación del Consulado de México, Ciudad de México, 28 de junio de 1811, A.G.I., México, 2514.

[38] Consulado de México al virrey, Ciudad de México, 1 de junio de 1811, A.G.N.M., Archivo Histórico de Hacienda, leg. 215, exp. 9, ff. 506-521v.

[39] Consulado de Veracruz a Miguel Cayetano Soler, Veracruz, 15 de noviembre de 1805, A.G.I., México, 2512; véase también Consulado de Veracruz a la Corona, Veracruz, 24 de febrero de 1806, A.G.I., México, 2513.

[40] Consulado de Veracruz a la Corona, Veracruz, 24 de febrero de 1806, A.G.I., México, 2513.

[41] Copia, Consulado de Veracruz al virrey Iturrigaray, Veracruz, 13 de febrero de 1806, A.G.I., México, 2997.

[42] Véase la serie documental en el A.G.I., México, 2514, que culminó en el fallo privado al virrey Iturrigaray fechado el 20 de agosto de 1807.

[43] Manuel Moreno Fraginals ofreció un análisis brillantemente perceptivo de la comunidad mercantil cubana y del papel del Consulado y sus portavoces durante este periodo: *El ingenio, passim.*

[44] Informe de Francisco de Arango, La Habana, 18 de julio de 1798, A.G.I., Santo Domingo, 2193; unos análisis secundarios importantes pueden encontrarse en Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz,* pp. 178-210; Marrero, *Cuba,* 12, pp. 64-69; Stein, "Caribbean Counterpoint", pp. 32-40. El contrabando de reexportaciones de Cuba a Nueva España tenía raíces profundas: véase Stein y Stein, *Apogee of Empire,* p. 149.

[45] Consulado de Cádiz, *Representación,* Cádiz, 5 de marzo de 1799, A.G.I., Indiferente, 2466.

[46] Joseph Donato de Austria, "Noticias y reflexiones acerca del Comercio de 1798", Veracruz, 7 de febrero de 1799, A.G.I., México, 2508.

[47] Decreto Real, Aranjuez, 10 de mayo de 1807, copias en A.G.I., México, 2513; A.G.N.M., Archivo Histórico de Hacienda, leg. 215, exp. 9, f. 430.

[48] José María Quirós, "Memoria de instituto", Jalapa, 23 de septiembre de 1811, publicada en Ortiz de la Tabla Ducasse, *Memorias,* pp. 203-226, véase p. 209.

[49] Consulado de México, *Representación,* Ciudad de México, 28 de junio de 1811, A.G.I., México, 2514; Reporte del Consulado de México, Ciudad de México, 23 de agosto de 1809, A.G.N.M., Consulado, vol. 79, exp. 1, ff. 13-24v; Consulado de Veracruz al Marqués de las Hormazas, Veracruz, 6 de junio de 1810, A.G.I., México, 2514; véase también Consulado de Cádiz, *Representación,* Cádiz, 24 de septiembre de 1811, A.G.N.M., Archivo Histórico de Hacienda, leg. 215, exp. 9, ff. 615-622v.

[50] Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz*, p. 239.

[51] A.N.C., Miscelánea de libros, núms. 2787, 6737 (1798); 2787, 2518, 2021 (1799); 2787, 2519, 2766 (1800); 1950 (1801); 1986, 2521 (1805); 6797, 1811 (1806); 6797, 2523 (1807); 2645, 2061 (1808); 2645 (1809).

[52] En 1798 cerca de una docena más de barcos estadunidenses que habían estado en las colonias británicas se llevó a La Habana como presa francesa. Mis cálculos en este párrafo no incluyen estos barcos, ni tampoco los buques de guerra británicos u otros que entraron bajo bandera de la paz. Todas las cifras incluyen un margen de error probablemente no mayor a entre 1 y 3 barcos, producto de datos ambiguos en los Libros de puerto.

[53] Véase cap. 5.

[54] Fragmento, G.L. Morton al secretario, La Habana, 18 de noviembre de 1798, N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 1.

[55] John Morton a James Madison, La Habana, 11 de diciembre de 1801, N.A.W., R.G. 59, M899, rollo 1.

[56] La mayor parte de las importaciones se registró únicamente en onzas de oro. Las cifras en este párrafo representan un cálculo basado en una tasa de 1 onza de oro = *ca*. 17 pesos (obtuve esta tasa a partir de evidencias internas en las fuentes consultadas).

[57] Manuel de Guevara Vasconcelos, "Provincia de Venezuela. Sobre extracción e introducción de tabaco…", Caracas, 28 de junio de 1805, A.G.I., Caracas, 61; Barbier, "Venezuelan '*Libranzas*' ", p. 473.

[58] Guevara y Antonio López Quintana a Soler, Caracas, 23 de diciembre de 1800, A.G.I., Caracas, 117.

[59] Guevara y Antonio López Quintana a Soler, Caracas, 23 de diciembre de 1800, A.G.I., Caracas, 117.

José Vásquez y Telles, "Lista de los Buques Extrangeros que han entrado en este Puerto…", La Guaira, 26 de junio de 1805, adjunto al capitán-general al sr. generalísimo, Caracas, 28 de junio de 1805, A.G.I., Caracas, 61.

[60] Guevara Vasconcelos al ministro de Hacienda, Caracas, 27 de septiembre de 1805, y tercer adjunto, William Robinson a José Rafael Gómez, Cumaná, 19 de julio de 1805, A.G.I., Caracas, 119.

[61] Guevara Vasconcelos al ministro de Hacienda, Caracas, 25 de junio de 1805, A.G.I., Caracas, 119.

[62] Apoderados del comercio de Caracas al intendente, Caracas, 4 de mayo de 1803, A.G.I., Caracas, 921.

[63] Véase el cap. 4.

[64] Guevara Vasconcelos al Príncipe de la Paz, Caracas, 28 de junio de 1805, A.G.I., Caracas, 61; Guevara Vasconcelos al ministro de Hacienda, Caracas, 13 de julio de 1805, A.G.I., Caracas, 119; los informes del intendente sobre sus acciones en Arce a Soler, Caracas, 24 de mayo de 1803, A.G.I., Caracas, 516.

[65] Todos los contratos que se analizan en este párrafo se describen en Guevara Vasconcelos, '"Provincia de Venezuela. Sobre extracción e introducción de tabaco…", Caracas, 28 de junio de 1805, A.G.I., Caracas, 61.

[66] José Vásquez y Telles, “Lista de los Buques Extrangeros que han entrado en este Puerto…”, La Guaira, 26 de junio de1805, adjunto a capitán-general al sr. generalísimo, Caracas, 28 de junio de 1805; Guevara Vasconcelos al príncipe de la Paz, Caracas, 28 de junio de 1805, ambos en A.G.I., Caracas, 61.

[67] Véase también Guevara Vasconcelos al ministro de Hacienda, Caracas, 9 de mayo de 1805, A.G.I., Caracas, 119; capitán-general al sr. generalísimo, Caracas, 28 de junio de 1805, A.G.I., Caracas, 61.

[68] Guevara Vasconcelos al príncipe de la Paz, Caracas, 28 de junio de 1805, A.G.I., Caracas, 61.

[69] El comercio español de Saint Thomas durante las ocupaciones británicas se aborda en el cap. 4.

[70] Fragmento, brigadier-general Fuller a lord Hobart, San Croix, 12 de enero de 1802, N.A., B.T. 1/20, ff. 81-v.

[71] Solicitud de los mercaderes residentes al brigadier general Maclean, Saint Thomas, 18 de enero de 1808, N.A., B.T. 1/38, ff. 293-298v; comentado en Williams, “Mercados británicos”, p. 101.

[72] Solicitud de los mercaderes comerciando con Saint Thomas, Lancaster, 3 de octubre de 1807, y Memorial de los mercaderes comerciando con Saint Thomas, Londres, 5 de octubre de 1807, ambos en N.A., B.T. 1/37, ff. 160-161v, 164-165v.

[73] Knox, *A Historical Account*, p. 92; Torivio Montes al Príncipe de la Paz, Puerto Rico, 6 de noviembre de 1806, A.G.I., Santo Domingo, 2323a.

[74] Armytage, *The Free Port System,* apéndice 3, tabla P, p. 158; véase también p. 87.

[75] Lucena Salmoral, *Características del comercio exterior,* tabla 4, p. 183 et seq.

[76] Para Curazao, véase también el Memorial de los mercaderes de Kingston, Kingston, 17 de enero de 1807, copias en N.A., B.T. 1/35, ff. 5-6v, y C.O. 137/118, ff. 56-57. Para San Bartolomé, véase ahora sobre todo Wilson, “Commerce in Disguise”, esp. pp. 194, 201, 207.

[77] Marqués del Campo al príncipe de la Paz, París, 20 de diciembre de 1796, A.H.N., Estado, 4244; Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz,* p. 271.

[78] Nicolás Blasco de Orosco al Príncipe de la Paz, Hamburgo, 12 de septiembre de 1797, y correspondencia entre el Marqués de las Hormazas y el Príncipe de la Paz, fechada en San Lorenzo, 9 de octubre a 15 de noviembre de 1797, en A.G.I., Indiferente, 2466.

[79] Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz,* pp. 319-322.

[80] Declaración de John Braddick, 7 de junio de 1803, en Memorial de William Davis Robinson, s.l., s.f., N.A., B.T. 1/28, ff. 265-290v, véanse ff. 286v-288v.

[81] Cédula reservada, San Lorenzo, 24 de diciembre de 1804; véase también Cédula, Miguel Cayetano Soler al marqués de Casa Yrujo, 1 de marzo de 1805, ambas en Consulado de Veracruz a la Corona, 1 de marzo de 1809, A.G.I., México, 2997.

[82] Barbier, “Peninsular Finance and Colonial Trade”, pp. 31, 34, 36-37; “Venezuelan ‘Libranzas’, 1788-1807”; “Anglo-American Investors and Payments on Spanish Imperial Treasuries”; y “Commercial Reform and *Comercio Neutral* in Cartagena de Indias”. Barbier apunta que, de hecho, el cambio había tenido lugar en 1801, pero que sus efectos estuvieron encubiertos por la Paz de los siguientes tres años, y por ende sólo pudieron verse a partir de 1804.

[83] Sobre el primero de los dos contratos, véase Pearce, “The Hope-Barings Contract”.

[84] Para el Tratado de Subsidios véase Marichal, *La bancarrota del virreinato,* pp. 174-175, 185-186; Redlich, “Payments between Nations”, p. 699; Buist, *At Spes Non Fracta,* p. 284.

[85] Éste es un relato sumamente simplificado de los hechos. Para Ouvrard, véanse las biografías de Lévy, Wolf y Payard citadas en la bibliografía. Sobre su contrato de 1804, véase Marichal, *La bancarrota del virreinato,* pp. 187-189; Bruchey, *Robert Oliver,* pp. 271-272. La referencia estándar sobre Hope y Co. desde sus orígenes en la década de 1770 hasta el final de las guerras napoleónicas es el trabajo de Buist, *At Spes Non Fracta*.

[86] Marichal, *La bancarrota del virreinato,* pp. 189-190; Buist, *At Spes Non Fracta,* pp. 292-293.

[87] Mientras que la tasa de cambio del peso con el franco en México fue de 1 a 5, la tarifa que se aplicaba a los pesos entregados en Europa era de 1 a 3.75: véase Buist, *At Spes Non Fracta,* p. 325*;* Wolf, *Ouvrard,* p. 104.

[88] Acerca de la venta de propiedades clericales en la Nueva España véase Hamnett, “The Appropriation of Mexican Church Wealth”; Lavrín, “The Execution of the Law of *Consolidación* in New Spain”. El decreto en cuestión, fechado el 26 de diciembre de 1804, está publicado en Sugawara, *La deuda pública de España,* doc. 1, pp. 13-26.

[89] Para mayor información sobre Baring Brothers, véanse los estudios de Hidy, Orbell, y Ziegler que se citan en la bibliografía.

[90] Para mayor información sobre estas negociaciones, véase el Memorandum de sir Francis Baring, marcado como “R[ecibido] el 11 de diciembre, [1805] Secret”, B.L., Add. Mss. 38 737, ff. 107-110v; también Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña,* p. 211; acerca del papel del Banco de Inglaterra, Crouzet, *L’Économie Britannique,* pp. 120-121.

[91] Como apuntó François Crouzet hace más de medio siglo: *L’Économie Britannique,* pp. 120-121.

[92] Buist, *At Spes Non Fracta,* p. 324, sugiere que “cuatro quintas partes” de lo que se importó a Gran Bretaña estuvieron destinadas a la reexportación a España y Francia.

[93] Véase Pierre Labouchère a sir Francis Baring, Ámsterdam, 10 de mayo de 1805, citado en Bruchey, *Robert Oliver,* pp. 273-274.

[94] Walters y Walters, "The American Career of David Parish", pp. 150-151; véase también Lasky, "David Parish".

[95] Nolte escribió un extenso informe acerca de sus actividades para Parish: véase Vincent Nolte, *Fifty Years in Both Hemispheres,* en particular pp. 56-170. William Hervey Allen convirtió las actividades de Nolte en Nueva Orleans en los actos del héroe de su enorme novela, *Anthony Adverse* (Nueva York: Farrar & Rinehart, 1933).

[96] Véase en particular Bruchey, *Robert Oliver,* pp. 278-282.

[97] Marichal, *La bancarrota del virreinato,* pp. 198-206, es fundamental para conocer las actividades de Villanueva en Veracruz.

[98] Acerca de las embarcaciones neutrales que comerciaron en Veracruz en 1805, véase Joseph María Quirós, "Balanza de comercio de Veracruz correspondiente al año de 1805…", Veracruz, 24 de febrero de 1806, A.G.I., México, 2513; publicado en Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México,* apéndice 18.

[99] Bruchey, *Robert Oliver,* pp. 267-270.

[100] Bruchey, *Robert Oliver,* pp. 280-282, 299-303.

[101] Marichal, *La bancarrota del virreinato,* pp. 202-203; Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña y la Independencia de México,* p. 215. La cifra que propone Jiménez Codinach para el valor de las ventas entre 1806 y 1807 es de 2 918 652 dólares.

[102] Bruchey, *Robert Oliver,* pp. 262-263.

[103] Entre 1805 y 1808, 56 de cada 119 barcos (47%) que ingresaron a Veracruz desde puertos estadunidenses vinieron de Baltimore. De Nueva Orleans llegaron 43 (36%) en el mismo periodo; véase Smith, "Shipping in the Port of Veracruz", p. 13, tabla v.

[104] Bruchey, *Robert Oliver,* p. 304.

[105] Para mayor detalle, véase Bruchey, *Robert Oliver,* pp. 304-307.

[106] Al margen de los textiles, las otras exportaciones consistieron en papel español, sedas y brandy, así como acero italiano; Bruchey, *Robert Oliver,* p. 305. Nótese que en 1806 las reexportaciones (a diferencia de las exportaciones domésticas) representaron al menos 78% del total de las exportaciones estadunidenses a Hispanoamérica; Coatsworth, "American Trade with European Colonies", p. 257, n. 38.

[107] Bruchey, *Robert Oliver,* p. 324.

[108] Buist se refiere a este sistema como "prepago o financiamiento parcial". Ésta es una versión muy simplificada de dichas transacciones, que en realidad fueron bastante más complejas: véase Buist, *At Spes Non Fracta,* pp. 318-319; también por ejemplo Bruchey, *Robert Oliver,* pp. 273, 295-296. Walters y Walters, "The American Career of David Parish", p. 153, sugiere que Parish envió 1 250 000 dólares directo a Hope a fines de 1806, pero todo indica que se trata de un error.

[109] Bruchey, *Robert Oliver,* pp. 286-289, 291-295.

[110] Barbier, "Peninsular Finance and Colonial Trade", pp. 34-35.

[111] Buist, *At Spes Non Fracta,* pp. 317-318.

[112] Acerca del viaje del *Diana,* véase por ejemplo Buist, *At Spes Non Fracta,* p. 329; Marichal, *La bancarrota del virreinato,* p. 199.

[113] Joseph María Quirós, "Nota de las partidas embarcadas por las Casas de Comercio de Dn. José Gabriel de Villanueva, y Dn. Tomas Murphy, en plata y frutos…", Veracruz, 7 de mayo de 1808, A.G.N.M., Consulado, vol. 113, exp. 7, f. 220-v. Para el tema de Lloyds, véase Hidy, *The House of Baring,* pp. 35-37.

[114] Hope-Barings también compró letras por un valor de 700 mil pesos sobre la Real Hacienda tanto en La Habana como en Caracas; para sus intentos por hacer efectivas estas sumas, véase Buist, *At Spes Non Fracta,* pp. 327-331.

[115] A Oliver se le confiscaron tres barcos, en noviembre de 1806 y agosto y septiembre de 1807; Bruchey, *Robert Oliver,* pp. 319-323.

[116] Buist, *At Spes Non Fracta,* pp. 353-356.

[117] Marichal, *La bancarrota del virreinato,* pp. 202-203; Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña,* p. 215.

[118] Marichal, *La bancarrota del virreinato,* p. 210, analizando Jackson, "The Mexican Silver Schemes".

[119] Nolte, *Fifty Years in Both Hemispheres,* comentado por Bruchey, *Robert Oliver,* p. 333. El valor total de las letras emitidas en contra de la Hacienda novohispana entre 1804 y 1808 fue de poco menos de 30 millones de pesos; Barbier, "Peninsular Finance and Colonial Trade", pp. 35-36.

[120] Bruchey, *Robert Oliver,* p. 333.

[121] Los cálculos en torno a las ganancias de los Oliver difieren entre sí; véanse Buist, *At Spes Non Fracta,* p. 315, y Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña,* p. 215; la cifra de 775 mil dólares aparece en Bruchey, *Robert Oliver,* pp. 326-327.

[122] José María Quirós, "Estado o Balanza general del comercio…", Veracruz, 18 de abril de 1821, A.G.I., México, 2994; publicado en Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México,* apéndice 14.

[123] Evidencia de Thomas Atwood, 29 de abril de 1812, *Parliamentary Papers…,* pp. 1-19, véase p. 15.

[124] "A Comparative View of the State of the Trade of Great Britain…", N.A., Cust. 17/29, ff. 113v-115.

[125] Evidencia de Kirkman Finlay, 20 de mayo de 1812, *Parliamentary Papers…,* pp. 396-423, véanse pp. 401-402, 411.

[126] Cuenca-Esteban, "British 'Ghost' Exports", tabla V, p. 83, tabla VI, p. 86.

[127] Humphreys, "Anglo-American Rivalries", pp. 144-146.

[128] Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz,* pp. 332-333.

[129] Véase también Stein, "Caribbean Counterpoint", pp. 31-32.

[130] Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz,* pp. 206-207.

[131] Véase el cap. 4.

[132] Jiménez Codinach, "An Atlantic Silver Entrepot", p. 155; Marichal, *La bancarrota del virreinato,* pp. 221-222.

[133] El mejor estudio sobre Gordon y Murphy hasta la fecha es el de Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña,* cap. 6; éste se retoma en inglés en "An Atlantic Silver Entrepot", en particular pp. 154-163.

[134] Jiménez Codinach, "An Atlantic Silver Entrepot", p. 156.

[135] Buist, *At Spes Non Fracta,* pp. 324, 327.

[136]"Draft contract between the Lords Commissioners of his Majesty's Treasury and Messrs Reid, Irving & Co. and Gordon and Murphy" [diciembre de 1805], B.L., Add. Mss. 38 766, ff. 1-11v.

[137] El papel de Reid, Irving & Co. sigue sin entenderse del todo. Un documento que arroja algo de luz acerca de la relación es Dick, McCall y Co. a Thomas Walsh, Kingston, 6 de julio de 1807, N.A., C.O. 137/119, ff. 96-v.

[138] Véase por ejemplo lord Auckland a lord Grenville, Palace Yard, 16 de febrero de 1806, en Historical Manuscripts Commission, *Report on the Manuscripts of J. B. Fortescue,* 8, p. 59.

[139] El contrato se describe brevemente en la minuta del 7 de agosto de 1807, N.A., P.C. 4/15, ff. 285-299, véase f. 285 . Hasta donde sé, el documento original aún no se ha encontrado.

[140] Véase en particular Bruchey, *Robert Oliver,* pp. 315-317; Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña,* pp. 214-215.

[141] Este párrafo se basa en Miguel Cayetano Soler al virrey, Aranjuez, 19 de mayo de 1806, A.G.N.M., Inquisición, vol. 1543, ff. 413-417; véase también Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña,* pp. 229-230; de la misma autora, "An Atlantic Silver Entrepot", p. 157; Marichal, *La bancarrota del virreinato,* pp. 227-229.

[142] Minuta del 7 de agosto de 1807, N.A., P.C. 4/15, ff. 285-299, véanse ff. 285-286.

[143] Auckland a Grenville, Palace Yard, 5 de junio de 1806, en Historical Manuscripts Commission, *Report on the Manuscripts of J.B. Fortescue,* 8, p. 178.

[144] Toda esta información está basada en la Minuta del 7 de agosto de 1807, N.A., P.C. 4/15, ff. 285-299.

[145] Véase también la Minuta del 29 de octubre de 1807, N.A., P.C. 4/15, ff. 557-559.

[146] Minutas del 19 y 28 de junio de 1806, N.A., P.C. 2/170, ff. 418, 504; Minuta del 20 de agosto de 1807, N.A., P.C. 4/15, ff. 342-343.

[147] Véase por ejemplo Crouzet, *L'Économie Britannique,* p. 181.

[148] Este argumento se hace de manera fuerte en Marichal, *La bancarrota del virreinato,* pp. 211-216, 231-232. Gordon y Murphy no sólo se abastecieron de mercu-

rio para México en Sajonia, sino que incluso diseñaron los frascos para su transporte: Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña,* p. 230.

[149] Una idea que expone brevemente Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña,* pp. 223-224; de la misma autora, "An Atlantic Silver Entrepot", pp. 154-155.

[150] Jiménez Codinach, "An Atlantic Silver Entrepot", p. 157; para mayor información sobre los agentes de Murphy, véase Marichal, *La bancarrota del virreinato,* p. 224, n. 44.

[151] Virrey lturrigaray a Soler, Ciudad de México, 29 de diciembre de 1806, A.G.I., México, 2513.

[152] "El gobierno español tuvo a bien en ese momento permitir la venta de dólares en Veracruz a un precio muy devaluado y permitir que se exportasen a cambio de la seguridad de Letras dadas por comerciantes particulares en Londres"; Spencer Percival a George Canning, Londres, 6 de marzo de 1809, N.A., F.O. 72/90, ff. 97-100v.

[153] Grenville a Auckland, Downing Street, 5 de junio de 1806, en Historical Manuscripts Commission, *Report on the Manuscripts of J. B. Fortescue,* 8, pp. 178-179; véase también la serie en N.A., C.O. 137/ 119, ff. 94-96v.

[154] "Irene's [?] proposal to Capt. Fleming", s.l., s.f. [1810], N.A., F.O. 185/123, sin foliación.

[155] Jiménez Codinach, "An Atlantic Silver Entrepot", p. 158; de la misma autora, *La Gran Bretaña,* p. 232.

[156] Para mayor información sobre las actividades de Murphy después de 1808, véase Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña,* pp. 231- 260.

[157] Marichal, *La bancarrota del virreinato,* p. 235; registros de barcos en A.G.N.M., Consulado, vol. 46, ff. 22-23, 70-71, 273, 305; vol. 148, exp. 12, f. 244, exp. 29, ff. 439-440; vol. 153, exp. 7, f. 43, exp. 25, f. 185, exp. 26, f. 187, exp. 30, ff. 197-200; vol. 167, ff. 49, 51-52, 340-341. Es poco probable que esta lista sea exhaustiva.

[158] Esta cifra fue confirmada por los socios de Gordon y Murphy: "hemos estado implicados últimamente en traer ocho millones de dólares para uso del gobierno británico"; véase Reid, Irving & Co. a Wm. Huskisson, Broad Street Buildings, Londres, 6 de julio de 1809, N.A., F.O. 72/90, ff. 230-231.

[159] José María Quirós, "Memoria sobre la alteración que experimentó el comercio de Indias en el anterior reinado", Veracruz, 24 de diciembre de 1810, en Ortiz de la Tabla Ducasse, *Memorias políticas y económicas,* pp. 195-202, véase p. 199.

[160] Quirós, "Memoria de Instituto en que se trata del comercio [...] general, libre y directo por los extranjeros", Jalapa, 23 de septiembre de 1811, en Ortiz de la Tabla Ducasse, *Memorias políticas y económicas,* pp. 203-226, véase p. 212.

[161] Consulado al virrey Francisco Xavier Venegas [Veracruz], 14 de septiembre de 1811, A.G.N.M., Archivo Histórico de Hacienda, leg. 215, exp. 9, ff. 586-590.

[162] Jiménez Codinach, "An Atlantic Silver Entrepot", p. 157.

[163] Marichal, *La bancarrota del virreinato,* p. 236, tabla VI.1.

[164] Registro de entrada de la balandra *Correo,* Veracruz, 26 de marzo de 1808, A.G.N.M., Consulado, vol. 148, exp. 29, ff. 439-440. No queda claro por qué este registro está fechado seis meses después del viaje que describe.

[165] Consulado a Venegas [Veracruz], 14 de septiembre de 1811, A.G.N.M., Archivo Histórico de Hacienda, leg. 215, exp. 9, ff. 586-590.

[166] Jiménez Codinach, "An Atlantic Silver Entrepot", pp. 157-158; de la misma autora, *La Gran Bretaña,* pp. 230-231.

[167] Marichal, *La bancarrota del virreinato,* p. 233.

[168] Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña,* p. 229; también Marichal, *La bancarrota del virreinato,* p. 237, n. 76.

[169] Jiménez Codinach, *La Gran Bretaña,* p. 232.

[170] Marichal, *La bancarrota del virreinato,* p. 233.

[171] Dos documentos sin firma ni fecha, ambos en N.A., B.T. 1/16, ff. 192-194v, ff. 204-205; Minuta del 2 de agosto de 1798, N.A., B.T. 5/11, ff. 91v-92v.

[172] "The Earl of Liverpool relative to the applications for leave to trade with the Spanish colonies", s.l., noviembre de 1799, B.L., Add. Mss. 38 355, ff. 111-112v.

[173] Armytage, *The Free Port System,* pp. 109-110; Lynch, "British Policy and Spanish America", p. 24; Jones, "Historical Study of Anglo-Spanish American Trade", p . 60, n. 1.

[174] Estas últimas referencias provienen de "The Earl of Liverpool relative to the applications for leave to trade with the Spanish colonies", s.l., noviembre de 1799, B.L., Add. Mss. 38 355, ff. 111-112v.

[175] "Linens: Minute on the attendance of Messrs Turnbull…", 13 de mayo de 1805, N.A., B.T. 5/15, ff. 82-83.

[176] Minuta del 15 de mayo de 1805, N.A., P.C. 4/13, ff. 125-131.

[177] Parte de la Minuta del 17 de junio de 1805, N.A., P.C. 4/13, ff. 157-159, también N.A., B.T. 5/17, ff. 161v; Lynch, "British Policy and Spanish America", p. 25.

[178] Esta descripción se basa en Gibbs, *The History of Anthony and Dorothea Gibbs,* cap. 8.

[179] Citado en Gibbs, *The History of Anthony and Dorothea Gibbs,* p. 166, n. 2 (no se especifica la fecha).

[180] Vice-almirante Collingwood a Lady Collingwood, costa de Cádiz, 20 de diciembre de 1806, en Collingwood, *A Selection from the Public and Private Correspondence,* p. 225. A pesar de una discrepancia menor con respecto a las fechas, es casi seguro que el barco al que se refiere aquí es el *Hermosa Mexicana;* véase Gibbs, *The History of Anthony and Dorothea Gibbs,* p. 171.

[181] Véase por ejemplo Thomas Grenville a Auckland, Almirantazgo, 26 de febrero de 1807, B.L., Add. Mss. 34 457, ff. 231- 232v.

[182] Minutas del 21 de febrero de 1806, y 28 de febrero de 1806, ambas en N.A., P.C. 4/14, ff. 51-52, 53-57.

[183] Auckland a Grenville, Palace Yard, 18 de febrero de 1806, en Historical Manuscripts Commission, *Report on the Manuscripts of J. B. Fortescue*, 8, p. 36.

[184] Crouzet, *L'Économie Britannique,* pp. 179-180.

[185] Crouzet, *L'Économie Britannique,* p. 182.

[186] Crouzet, *L'Économie Britannique,* pp. 234-235; Gibbs, *The History of Anthony and Dorothea Gibbs,* p. 177; para mayor información acerca de uno de los fallos en cuestión, véanse las Minutas del 23 de enero de 1807, 27 de enero de 1807, N.A., P.C. 4/15, ff. 5-77; hay un debate relacionado en las Minutas del 23 de junio de 1807 y el 10 de agosto de 1807, N.A., P.C. 4/15, ff. 130-134, 307-309.

[187] Auckland a Grenville, Eden Farm, 9 de abril de 1806, en Historical Manuscripts Commission, *Report on the Manuscripts of J.B. Fortescue,* 8, pp. 87-88.

[188] Crouzet, *L'Économie Britannique,* pp. 182-183, 235, 318, 362.

[189] John Taylor a la Junta de Comercio, New Broad Street, 19 de marzo de 1806, B.L., Add. Mss. 34 456, f. 434.

[190] "Bills of Exchange. Messrs Fermin de Tastet & Co. allowed a license to obtain some from Spain", Minuta del 3 de junio de 1806, N.A., P.C. 2/170, ff. 310-312.

[191] Memorial de Messrs Gorman Brothers, New Broad Street, 19 de mayo de 1807, N.A., B.T. 1/35, ff. 68-69v; "Spanish Main —Minute on a memorial of Messrs Gorman Brothers…", 20 de mayo de 1807, N.A., B.T. 5/17, ff. 125v-126; también la Minuta del 11 de agosto de 1807, N.A., P.C. 4/15, ff. 321-322. Crouzet, *L'Économie Britannique,* p. 235, n. 79, y Armytage, *The Free Port System,* pp. 110-111, confunden Lima con Veracruz.

[192] Nota sin firma, 20 de noviembre [de 1809], N.A., F.O. 72/90, f. 299.

[193] Gorman Brothers al Conde de Bathurst, New Broad Street, 14 de noviembre de 1809, N.A., F.O. 72/90, ff. 290-291v.

[194] Auckland a Grenville, Palace Yard, 16 y 21 de febrero de 1806, ambos en Historical Manuscripts Commission, *Report on the Manuscripts of J.B. Fortescue,* 8, pp. 59, 63.

[195] Crouzet, *L'Économie Britannique,* p. 183.

[196] Auckland a Grenville, Eden Farm, 14 de septiembre de 1806, en Historical Manuscripts Commission, *Report on the Manuscripts of J.B. Fortescue*, 8, pp. 331-332.

[197] Elaborado a partir de informes comerciales en N.A., Cust. 17/28 (sin foliación).

[198] Crouzet, *L'Économie Britannique,* p. 235; informes comerciales en N.A., Cust. 17/29, ff. 84v-88, 113v-155; véase también Lynch, "British Policy and Spanish Ame-

rica", p. 28.

[199] Bruchey, *Robert Oliver,* pp. 322, 324.

[200] Crouzet, *L'Économie Britannique,* p. 362 (la cifra que propone Crouzet para las exportaciones, de 621 mil libras, no incluye el comercio con Cuba); informes comerciales en N.A., Cust. 17/30, ff. 109v-114.

[201] Cuenca-Esteban, "British 'Ghost' Exports", tabla V, p. 83, y tabla VI, p. 86.

[202] Véase en particular "Memorial from the merchants trading to the coasts of Peru and Chile", Londres, 3 de abril de 1809, y "Memorial of merchants trading to the coasts of Peru and Chile", Londres, 28 de junio de 1809, N.A., F.O. 72/90, ff. 111-114v, ff. 242-244v, y documentos relacionados; también Humphreys, *British Consular Reports,* p. 127, n. 2.

[203] Todas estas cifras se elaboraron a partir de las tablas pertinentes en N.A., Cust 17/28-30.

[204] Crouzet, *L'Économie Britannique,* p. 183, n. 57; véase también Langnas, "Great Britain's Relations with Spanish America", cap. 3, p. 27.

[205] Lynch, "British Policy and Spanish America", p. 28, de acuerdo con Crouzet, *L'Économie Britannique,* p. 184.

[206] Véase Miller, *Britain and Latin America,* pp. 71-73. La investigación más completa acerca del comercio británico con Hispanoamérica entre el final de este estudio y 1860 es la de Platt, *Latin America and British Trade,* 1a parte.

[207] Platt, *Latin America and British Trade,* ofrece el estudio fundamental.

[208] Para 1815 las Indias Occidentales absorbieron *ca*. 20% de las exportaciones e importaciones totales británicas, y cerca de la mitad de las exportaciones se reexportaban para Hispanoamérica, pero para la década de 1850 esta proporción había caído a tan sólo 5%: Ward, "The British West Indies", pp. 415, 424.

7. CONCLUSIONES

En el capítulo inicial de este libro presenté un resumen del comercio británico con las colonias españolas desde sus orígenes en el siglo XVI hasta el final de la Guerra de los Siete Años. La parte principal del libro, que abarca los capítulos 2 al 6, luego describe (con un considerable nivel de detalle) el desarrollo del comercio en los 45 años que transcurrieron entre 1763 y la paz angloespañola de julio de 1808. En estos comentarios finales, quisiera comenzar por sintetizar en unas cuantas páginas lo que considero que fueron las características clave de ese desarrollo. Después dedico una sección aparte a analizar específicamente la cuestión del valor del comercio británico con Hispanoamérica durante este periodo, y su lugar con respecto al comercio exterior británico global de la época. Finalmente, y en parte a la luz de lo anterior, sugiero la importancia más amplia de este trabajo dentro del marco de las historiografías coloniales británica e hispanoamericana.

TENDENCIAS PRINCIPALES: CRECIMIENTO, LEGALIZACIÓN, DIVERSIFICACIÓN

La característica más notable del comercio británico con Hispanoamérica entre 1763 y 1808 fue sin duda su crecimiento rápido. Las evidencias específicas se resumen abajo, pero si se acepta que mis cifras son razonablemente confiables, entonces a lo largo de estas cuatro décadas y media se dio un crecimiento de alrededor de 300 a 400%. Lo que respaldó este crecimiento, por supuesto, fue el desarrollo industrial británico (la "Revolución industrial") y sus frutos en términos de productos cada vez más baratos, manufacturados según estándares cada vez más altos, y en cantidades cada vez mayores. El desarrollo industrial y comercial británico —y los sistemas financieros y de otros tipos que lo sostuvieron, desde la banca hasta la construc-

ción de barcos— les permitió a las manufacturas británicas vencer la competencia de los rivales extranjeros, y las hizo inmensamente atractivas para los consumidores hispanoamericanos. Este contexto más amplio ha sido estudiado con gran detalle por otros historiadores económicos e industriales, y necesariamente se ha tomado como un hecho aquí. Mi propio enfoque ha sido explicar cómo el gran excedente de artículos producidos en las fábricas y los talleres británicos se transfirió a los mercados de México, Cuba, Venezuela y las otras colonias.

Desde mi perspectiva, el factor clave que facilitó el crecimiento del comercio británico durante este periodo consistió en su legalización en términos prácticos. En un sentido estricto, todo el comercio británico con Hispanoamérica fue ilegal, si bien una gran vertiente —el que se realizaba a través de Andalucía, en el sur de España— operaba dentro del marco legal del comercio atlántico español. Las relaciones comerciales en el Caribe (la otra gran vertiente) fueron de contrabando casi desde sus orígenes, bajo las leyes coloniales y el monopolio comercial tanto de España como de Gran Bretaña. El capítulo 2 de este libro demuestra cómo los británicos rompieron con esta tradición al abrir los primeros puertos libres en sus colonias en las Indias Occidentales en 1766. El establecimiento de los puertos libres ocurrió debido a circunstancias comerciales y políticas particulares, en las cuales la contingencia desempeñó un papel nada desdeñable. Pero quizás el factor clave fue un cambio en el transporte de las mercancías en favor de los barcos españoles unos 15 años antes, y el reconocimiento por parte de Gran Bretaña (provocado por una crisis menor en el comercio, a su vez causada en parte por una nueva legislación anti-contrabando) de que no le convenía prohibir el comercio de los españoles con sus islas.

La creación de los puertos libres volvió legal, por primera vez en su historia, el comercio de los españoles en las Indias Occidentales Británicas. Los españoles ahora podían importar plata (del mayor interés para los británicos) y casi cualquier producto agrícola, pero ninguna manufactura, de la clase que fuera. Podían exportar casi toda la gama de artículos manufacturados británicos, así como africanos esclavizados, y todo esto abiertamente, en sus propios navíos. Esto no fue más que una legalización unilateral; mientras que los británicos autorizaron el comercio por completo, siguió siendo ilegal a ojos de España, y los españoles que comerciaron con los puertos libres fueron objeto de confiscaciones por parte de sus propias autoridades. Resulta interesante y quizá delicado preguntarse si estas transacciones seguían siendo de contrabando de acuerdo con la ley internacional. Pero, que no quepa duda: de cualquier manera esto representó un cambio fundamental en la base de las relaciones comerciales angloespañolas en América. Por primera vez existió una plataforma plenamente legal para el intercambio comercial entre las dos naciones, el cual, en su mayoría, ya no tendría que llevarse a cabo de manera furtiva en extensiones desiertas de la costa, o bajo la amenaza de confiscaciones repentinas por parte de los oficiales navales o de aduanas. Apenas si resulta sorprendente que los puertos libres hayan resultado tan comercialmente exitosos como lo fueron, o que la gran mayoría del comercio angloespañol se haya concentrado rápidamente en ellos. Al ofrecer una sede legal para el comercio, los puertos libres se volvieron cruciales para el crecimiento rápido del comercio británico en las décadas que siguieron.

Tras un comienzo algo tambaleante (durante una década se dudó acerca del éxito de los puertos libres en Jamaica, por mucho el centro más importante), el sistema de puertos libres se consolidó y expandió en los años siguientes. Para 1805, abarcó

16 puertos en una docena de islas en todo el Caribe, una red que en efecto cubrió la región entera. Los puertos libres se convirtieron en una demanda clave para las colonias británicas, y la incapacidad para obtenerlos podía traer consecuencias graves (como sucedió con la efímera colonia inglesa de Florida Occidental). La isla de Granada experimentó un auge comercial extraordinario a raíz de que se le otorgase un puerto libre a Saint Georges en 1787, si bien este comercio se desvió a Trinidad una década después, cuando se capturó esta isla de manos de los españoles y se le otorgó su propio puerto libre. La rápida concesión de puertos libres a Trinidad, así como a Saint Thomas y Curazao (capturadas de los daneses y los holandeses en 1800) demostró que los británicos fueron conscientes de la crucial relevancia comercial de la institución ya para esos momentos. Una consecuencia de la expansión del imperio británico en las Indias Occidentales (con la incorporación de Dominica, Granada, San Vicente, Tobago, Trinidad, y otras islas) y de la concesión de puertos libres a todas ellas, de hecho, fue una diversificación geográfica significativa del comercio. A pesar de que Jamaica mantuvo su primacía, otras colonias —sobre todo Bahamas y Trinidad, aunque también por un breve periodo Saint Thomas y Curazao— también se convirtieron en bases sustanciales para el comercio. Y una consecuencia adicional del sistema de puertos libres fue reforzar aún más la predominancia de los españoles como transportistas del comercio, en detrimento del contrabando propiamente británico, el cual parece haber disminuido a fines del siglo XVIII.

Así como el capítulo 2 exploró el establecimiento de los puertos libres por parte de los británicos a mediados de la década de 1760, el capítulo 3 examina algo que puede considerarse como un proceso de legalización paralelo, emprendido por los españoles en las décadas de 1780 y 1790. Durante la guerra

de Independencia de los Estados Unidos las colonias españolas se abrieron al comercio con las colonias neutrales y los Estados Unidos como una reacción impuesta por la dislocación económica de los tiempos de guerra. En el transcurso de las siguientes dos décadas esta apertura se extendió hasta abarcar relaciones comerciales legales con las colonias extranjeras en la región, incluidas las colonias británicas. Los españoles llamaron a este intercambio el "comercio de colonias", y adquirió una verdadera relevancia económica en varias regiones. Por lo general se llevó a cabo bajo licencias otorgadas por los gobernadores de las regiones más pobres o aisladas —el este de la Nueva Granada, por ejemplo, o las provincias orientales de Venezuela—, y se justificó por la ausencia de alternativas comerciales, o la simple necesidad de suministros (a menudo productos alimenticios). En muchos casos, dichas licencias se otorgaron sin referencia a la Corona española (y posiblemente sin su conocimiento). Pero en 1789 la propia Madrid contribuyó al proceso, con un decreto para el comercio libre de esclavos en todas las colonias. Este comercio permitió a la vez los viajes a las colonias extranjeras en busca de esclavos, y la entrada de navíos extranjeros que trajeran africanos esclavizados a los puertos españoles. Desde mi punto de vista, el libre comercio de esclavos funcionó como el equivalente de una extensión del "comercio de colonias", y sin duda trajo consigo un marcado aumento del comercio legalmente sancionado entre los españoles y los británicos.

Dos puntos deben enfatizarse con respecto al "comercio de colonias". En primer lugar, tuvo una larga historia antes de la década de 1780; así, hubo precedentes para la apertura al comercio neutral en las colonias españolas en tiempos de guerra, y muchos más para la autorización del comercio con las colonias extranjeras. No se trató de un fenómeno nuevo, a diferencia de los puertos libres, si bien se generalizó más que nunca a

partir de la guerra de Independencia de los Estados Unidos. En segundo lugar, esto representó únicamente una legalización parcial del comercio por parte de los súbditos españoles. Regiones como Santa Marta, Río de la Hacha, Cumaná y Guyana sin duda se beneficiaron considerablemente, e incluso colonias importantes como Cuba, Nueva Granada y Venezuela entablaron un comercio abierto con los británicos a gran escala. Con todo, la más rica de las colonias (Nueva España) parece haber quedado excluida, y en otras partes el "comercio de colonias" fue vulnerable a los cambios de gobernantes o a las repentinas órdenes de la metrópoli. Es cierto que el comercio libre de esclavos abrió los puertos españoles de toda la región al comercio británico, pero la posibilidad resultante para los tratos legales de ninguna manera pudo compararse a la que ofrecían los puertos libres en las islas británicas. No obstante, el "comercio de colonias" sí tuvo un papel en el crecimiento del comercio británico con la región. Dondequiera que operara, ofreció la contraparte vital de los puertos libres, al hacer legal el comercio de los mercaderes españoles a ojos de sus propias autoridades. Los españoles pudieron navegar abierta y directamente a las colonias británicas, tranquilos de saber que sus licencias los protegerían del acoso en su ruta hacia los puertos libres.

El año de 1796 marcó el inicio de las guerras napoleónicas angloespañolas, las cuales (con la breve excepción de la Paz de Amiens entre 1802 y 1804) duraron hasta 1808. Estas guerras constituyeron un periodo de gran turbulencia que trajo consigo la reconfiguración más sustancial de las relaciones comerciales entre Gran Bretaña e Hispanoamérica en más de dos siglos. A pesar de ciertos trastornos en el corto plazo, las mismas tendencias clave, de crecimiento, legalización y diversificación, se manifestaron a lo largo de todos estos años. En un sentido importante, éste fue un periodo de pérdida para el comercio

angloespañol, debido a que las reexportaciones británicas a través de la propia España cesaron del todo como resultado del bloqueo naval británico, y nunca recuperaron más que una fracción de su antiguo valor. La pérdida del comercio de reexportación pudo haber representado un serio golpe, ya que esta rama había sido la más rica desde sus orígenes en el siglo XVI. Sin embargo, en realidad la expansión sorprendentemente rápida del comercio a través del Caribe y la emergencia de ramas completamente nuevas compensaron de sobra la pérdida de las reexportaciones a través de España. Así, pues, la tendencia de crecimiento rápido de las exportaciones británicas no sólo se mantuvo durante las guerras, sino que aumentó su ritmo con respecto a décadas anteriores.

Las transformaciones que experimentó el comercio británico durante las guerras se describen en los capítulos 4 a 6. El capítulo 4 analiza el comercio de los españoles en los puertos libres, y en particular los esfuerzos que se hicieron de ambos lados para salvaguardar el estatus legal de este comercio, no obstante las hostilidades. El estallido de las guerras ocasionó una breve crisis, cuando los navíos españoles que se encontraron en los puertos libres fueron confiscados como enemigos. Esta crisis dio pie a fuertes protestas por parte de mercaderes y autoridades en las Indias Occidentales, y al cabo de menos de un año los británicos implantaron un sistema de licencias que protegerían a los navíos españoles que comerciaran en los puertos libres. Estas licencias fueron otorgados a los mercaderes españoles por los gobernadores de cada colonia, y ofrecieron una protección ante la confiscación por parte de la Marina Real británica. El sistema, que comenzó en Trinidad en junio de 1797, se extendió primero a Jamaica y las Bahamas en noviembre del mismo año, y después a Granada, Tobago, Tórtola, Saint Thomas y Curazao. A pesar de que naturalmente se suspendió du-

rante la Paz de Amiens, se estipuló su restitución incluso antes del reinicio de las hostilidades en 1804, de modo que el comercio por parte de los españoles siguió siendo completamente legal durante todo el periodo de las guerras. En la práctica este estatus legal no garantizó la protección total que en teoría ofrecía, y los capitanes navales, furiosos ante la pérdida de oportunidades para hacerse de presas, siguieron confiscando navíos españoles. Aun así, a pesar de las interrupciones ocasionales, el comercio por parte de los españoles en los puertos libres se hizo más rico que nunca, y quizá se convirtió en el principal camino por el cual las mercancías británicas fueron transferidas de sus productores británicos a los consumidores en las colonias españolas. Hubo precedentes europeos de fines del siglo XVIII para este tipo de protección del comercio con los enemigos en tiempos de guerra. Pero esta defensa sistemática del estatus legal del comercio con los españoles en las Indias Occidentales durante las guerras revolucionarias francesas sigue siendo profundamente impresionante.

La defensa española del comercio legal con los británicos fue mucho más débil durante las guerras, lo cual apenas si resulta sorprendente. Según se percibió en los círculos oficiales de Madrid, España tenía muy poco que ganar y mucho que perder en el comercio con los británicos, y las salidas limitadas para el comercio legal establecidas antes de la guerra se eliminaron a raíz de su estallido. Después de 1796, ningún permiso para el "comercio de colonias" pudo operar abiertamente, y el comercio libre de esclavos también se suspendió de manera natural en lo relativo a las colonias británicas. Así pues, en su mayoría, los viajes de los españoles a los puertos libres durante las guerras se convirtieron de nuevo en contrabando, con el pretexto de ser viajes a las colonias neutrales u otros puertos españoles, y cuando se detectaban, eran interceptados por las fuerzas anti-

contrabando. La excepción principal a esta regla durante la guerra de 1796 a 1802 fue el comercio encubierto bajo permisos para el rescate de barcos y cargamentos apresados y detenidos en las islas británicas. Era tal la escala de la depredación del comercio español en el Atlántico, y tal la necesidad tanto de provisiones vitales como de simples artículos comerciales en las colonias españolas, que se otorgó una gran cantidad de permisos para rescates en Cuba y México. Algunas expediciones de rescate incluso se organizaron desde la propia España, con la autorización directa de la Corona. Así, los navíos españoles que participaron en las expediciones de rescate ostentaron una licencia de su propio gobierno que los protegía de los navíos anticontrabando, y una licencia de los británicos que los protegía de ser confiscados por la Marina Real. Bajo esta protección legal, se sostuvo un rico comercio entre México y Cuba, y Jamaica y las Bahamas, en el punto más álgido de la guerra. Durante la guerra de 1804 a 1808, mientras tanto, la protección legal que ofreció España a las relaciones comerciales con los británicos en América fue aún mayor, aunque en la forma muy distinta del contrato Hope-Barings y otros acuerdos comerciales comparables.

Si el comercio por parte de los españoles en los puertos libres floreció más que nunca durante las guerras, el comercio por parte de los contrabandistas británicos en las costas hispanoamericanas parece haber disminuido. Esta disminución se describe en el capítulo 5, y parece haber marcado la continuación de un proceso evidente desde por lo menos la década de 1750. Y digo "parece", porque el contrabando británico es mucho más difícil de rastrear que el comercio español en los puertos libres. Los británicos rara vez mencionaron su propio contrabando, mientras que los informes españoles a menudo son vagos, opacos, o probablemente exagerados (lo cual refleja

la dificultad de conocer un comercio que se realizaba a escondidas, y que se originaba en otro lado, más que cualquier falta de perspicacia por parte de los observadores españoles). En los informes españoles acerca del contrabando se requiere de una precaución particular en cuanto al asunto de si los navíos e individuos a los que se hace referencia son británicos o españoles. Mi conclusión de que el contrabando británico disminuyó después de 1796, y en efecto desde varias décadas antes, es por fuerza tentativo. Pero resulta razonable preguntarse acerca del contrabando británico en las colonias españolas, "¿por qué *no* disminuiría?". Desde 1766 el comercio de los españoles en los puertos libres fue legal y seguro, mientras que el comercio por parte de los británicos en Hispanoamérica siguió siendo ilegal y peligroso. Gran número de españoles estaba ansioso por comerciar con los británicos, pero hubo siempre el riesgo del engaño o la trampa, y las fuerzas anticontrabando españolas, igual que los funcionarios celosos de su deber, significaron una constante amenaza. Como señaló más de un contemporáneo, dadas estas circunstancias, tenía muy poco sentido para los británicos arriesgar expediciones a las costas españolas, cuando podían comerciar todo lo que quisieran con los españoles sin apartarse de sus propias colonias. Por supuesto, este cambio en detrimento del contrabando británico y en favor del comercio en los puertos libres sólo apuntaló la legalización práctica de las relaciones comerciales angloespañolas durante estas décadas. Sin embargo, el contrabando británico de ninguna manera desapareció del todo. Siguió existiendo en cierto nivel en determinadas colonias, y conservó una relevancia considerable en regiones donde las circunstancias locales fueron favorables. Quizás el ejemplo clave de estas regiones fuera Cuba, donde se combinó una costa excepcionalmente propicia con una supervisión oficial particularmente deficiente. También existen

pruebas del comercio británico en las costas de la Nueva España y la Nueva Granada (incluido en ese eterno centro contrabandista, el istmo de Panamá).

Quizá los acontecimientos comerciales más sorprendentes durante las guerras fueron los que se derivaron de la apertura de las colonias españolas a los mercaderes de las potencias neutrales. España se vio obligada una vez más a abrir sus colonias a los mercaderes neutrales en noviembre de 1797, como el único medio para mantener cierto nivel de comercio en el Atlántico de cara al bloqueo británico. A pesar de que dicho permiso se revocó formalmente en abril de 1799, en la práctica la mayoría de las colonias permaneció abierta a los neutrales prácticamente durante todo el periodo de las guerras. Esto en realidad puede considerarse como un comercio nuevo, no obstante los precedentes de haber recurrido a los neutrales en tiempos de guerra, ya que lo que ocurrió después de 1797 fue infinitamente mayor en escala y tuvo consecuencias notablemente más significativas. Por mucho el principal beneficiario lo constituyeron los Estados Unidos, con una posición supremamente privilegiada para explotar el comercio neutral, tanto geográficamente como en términos de su potencial mercantil. Los barcos estadunidenses inundaron los puertos coloniales españoles, en particular La Habana y Veracruz, pero también La Guaira en Venezuela y otros más (la única excepción importante fue la Nueva Granada, que permaneció en gran medida cerrada a los neutrales). El resultado fue un gran auge del comercio estadunidense con Hispanoamérica, el origen de una hegemonía comercial duradera.

El potencial de los británicos para penetrar el comercio neutral con las colonias españolas fue significativo. Este potencial se analiza en el capítulo 6; por un lado, los mercaderes neutra-

les gozaron de un acceso completamente legal a los puertos hispanoamericanos, y fungieron como un vehículo ideal para el transporte de artículos británicos. Por el otro, los Estados Unidos —la potencia neutral dominante— aún tenían una base industrial relativamente limitada, y estuvieron obligados a importar muchos de sus artículos comerciales desde Europa, quizás especialmente de Gran Bretaña. El resultado fue que después de 1797 grandes cantidades de artículos británicos se exportaron a las colonias españolas en barcos neutrales, sobre todo a través de los Estados Unidos. Durante la guerra de 1796 a 1802 el comercio neutral tuvo lugar bajo un permiso general para todos los mercaderes neutrales (y no bajo el régimen más controlado que prevaleció después de 1804). Los artículos británicos se exportaron a los Estados Unidos (y también al norte neutral de Europa), se vendieron directamente allí, y sus nuevos dueños los reexportaron a Hispanoamérica. El comercio de artículos británicos por parte de los neutrales fue ilegal, si bien en la práctica fueron pocos los obstáculos que enfrentaron las exportaciones. Debido a esta ilegalidad, el comercio de mercancías británicas durante la primera guerra es difícil de seguir con detalle, si bien la relevancia general del comercio sí queda clara: el comercio neutral llegó muy rápidamente a constituir una importante vertiente nueva del comercio británico con Hispanoamérica. Puede considerarse como un sustituto y una compensación por la pérdida de las reexportaciones de mercancías británicas a través de la propia España durante estos mismos años. Su desarrollo posterior a 1796 marcó otra diversificación significativa del comercio británico, después de la expansión a través de las nuevas colonias británicas en las Indias Occidentales durante las décadas posteriores a la Paz de París.

El comercio neutral adoptó una forma algo distinta después

de 1804 a la que tuvo antes de la Paz. Ahora funcionó mediante permisos individuales otorgados a establecimientos comerciales específicos, tanto en los Estados Unidos como en Europa, más que bajo una autorización general. Las operaciones comerciales más importantes que resultaron de este esquema fueron las que llevó a cabo el consorcio Hope-Barings, con base en Holanda y Gran Bretaña. Los orígenes del contrato Hope-Barings estuvieron ligados a la necesidad de España de encontrar la forma de transportar plata de las cajas de Hacienda coloniales a través del Atlántico, no obstante el bloqueo británico. Las operaciones resultantes fueron administradas a través de los Estados Unidos por un agente de Hope-Barings, David Parish, que mantuvo sedes en Nueva York y Filadelfia. Se montaron a partir de los principales puertos del litoral atlántico y desde Nueva Orleans, en el Golfo de México, pero terminaron manejándose principalmente por la casa comercial de Robert Oliver, con base en Baltimore. El resultado se observó en muy amplias operaciones comerciales, que involucraron exportaciones de millones de dólares de manufacturas británicas y de otros sitios a Veracruz. También implicaron la exportación de muchos millones de pesos en plata real de la Nueva España desde el mismo puerto, algunos de los cuales se enviaron a través de los Estados Unidos, mientras que otros se enviaron directo a Gran Bretaña a bordo de buques de guerra británicos. En este contexto, se observará que durante la guerra de 1796 a 1802 el comercio de mercancías británicas por parte de mercaderes neutrales fue formalmente ilegal, aunque de manera informal se le recibió con los brazos abiertos. A partir de 1804, en cambio, el derecho de Hope-Barings y otros establecimientos neutrales, que trabajaron en representación de la Corona española, de exportar mercancías británicas se reconoció abiertamente. Hope-Barings y los otros establecimientos que tuvieron derechos al

comercio neutral después de 1804 contaron con impecables cartas credenciales por parte del gobierno español, y su comercio fue netamente legal.

Comparables al contrato Hope-Barings, y además de dimensiones similares, fueron los negocios que montó el establecimiento angloespañol de Gordon y Murphy en estos mismos años (1805-1808). Este segundo contrato también tuvo sus orígenes en la necesidad de España de importar plata desde las colonias, y Gordon y Murphy compitió directamente con Hope-Barings tanto en las exportaciones comerciales a la Nueva España como en las importaciones de plata real española desde Veracruz. Gordon y Murphy organizó varias docenas de expediciones en barcos neutrales a México, desde España, la Europa neutral y los Estados Unidos. También administró un servicio mensual de correo entre Jamaica y Veracruz, de mediados de 1806 a principios de 1808, el cual transportó grandes cargamentos comerciales además del correo real español. Para recoger la plata real de las colonias, Gordon y Murphy utilizó buques de guerra británicos, del mismo modo en que Hope-Barings lo hizo, y envió cinco fragatas a México entre diciembre de 1806 y marzo de 1808. Como Hope-Barings, Gordon y Murphy recibió el apoyo total de los gobiernos tanto británico como español, con los cuales el establecimiento firmó acuerdos por separado. De hecho, la protección con la que contó Gordon y Murphy fue aún mayor que la que recibió la otra casa comercial. Los barcos de correo entre Jamaica y Veracruz eran españoles, y los británicos les otorgaron licencias para comerciar con el puerto libre de Kingston; pero de manera excepcional, estos viajes estuvieron también sancionados totalmente por España, del mismo modo en que las expediciones de rescate lo habían estado durante la guerra de 1796 a 1802. Éste fue, una vez más, un comercio completamente legal que contravino el

monopolio español del comercio colonial, y entre dos naciones en guerra.

El capítulo 6 cierra con el tema del "comercio secreto" que se desarrolló entre Gran Bretaña y las colonias españolas, también entre 1805 y 1808. Podría decirse que el contrato de Gordon y Murphy formó parte de este comercio, a pesar de que sus circunstancias fueron excepcionales. Los viajes del "comercio secreto" fueron montados por compañías británicas que viajaron a las colonias españolas en embarcaciones neutrales, a menudo pasando por España o por puertos neutrales en Europa y los Estados Unidos. Los cargamentos consistieron principalmente en manufacturas británicas, por lo regular complementadas con mercancía extranjera recogida en puertos españoles o neutrales. El "comercio secreto" se desarrolló a raíz de la insatisfacción de los mercaderes británicos con respecto a las otras opciones comerciales disponibles, aunada a las obvias oportunidades que ofreció el comercio neutral con Hispanoamérica. Funcionó bajo licencias otorgadas por el gobierno a establecimientos comerciales particulares, y con permisos comerciales neutrales adquiridos de manera legal o ilegal de los españoles. A partir de junio de 1805, comenzaron a otorgarse licencias del "comercio secreto" para viajes al Río de la Plata, Chile, y Perú, y coincidieron con la malhadada ocupación británica de Buenos Aires y Montevideo entre 1806 y 1807. A partir de febrero de 1806, también se otorgaron permisos para viajes al Caribe, en especial a Veracruz, La Habana y Caracas. Varias decenas de licencias de este tipo se emitieron entre esta última fecha y 1808, para cubrir viajes de ida y vuelta. Algunos historiadores han considerado el "comercio secreto" como habiendo inaugurado "una nueva fase en la penetración británica de Hispanoamérica", aunque yo he sostenido que esto es relativo. Sin embargo, es un hecho que estas expediciones ofrecieron un indicio del

curso futuro del comercio británico, tanto en aquellos viajes que se llevaron a cabo directamente desde Gran Bretaña (evitando los centros de distribución de mercancías y terceros puertos) como, sobre todo, en la concentración geográfica del comercio en el "cono sur" y en particular en el Río de la Plata.

EL VALOR DEL COMERCIO BRITÁNICO CON LAS COLONIAS ESPAÑOLAS

Establecer el valor del comercio británico con Hispanoamérica plantea serios retos. Para toda su historia, los datos estadísticos detallados existen únicamente para el periodo de 1792 a 1795, e incluso éstos son problemáticos. Para otros periodos estamos obligados a basarnos en cálculos mejor o peor informados o en simples conjeturas formuladas por contemporáneos, ya sean oficiales gubernamentales, mercaderes o cuerpos mercantiles expertos, o escritores y viajeros interesados en el tema. Este procedimiento es, por supuesto, profundamente insatisfactorio, ya que los controles externos con los cuales sería posible verificar los cálculos disponibles aislados y a menudo parciales son modestos. Un pequeño número de informes y opiniones de distintos observadores dispersos a lo largo de varias décadas ofrece una base poco prometedora para poder evaluar con seguridad el valor del comercio. Encima, la confiabilidad de los cálculos disponibles no es el único problema; como veremos, existen serias dificultades para distinguir y comparar las cifras que se ofrecen para las distintas ramas del comercio. Espero que los cálculos que se proponen en este libro sean objeto de fuerte escrutinio y crítica; sin embargo, también quisiera subrayar que la información en que se basan, verificada hasta donde sea posible con otras evidencias, es todo lo que tenemos. Si bien los datos son insatisfactorios, son éstos o nada, y espero que los lectores y los reseñistas tomen en cuenta este

hecho básico.[1] La alternativa, abdicar a la responsabilidad de indicar lo que considero que son los cálculos más confiables para este comercio en el contexto de un estudio de esta extensión, sería absurdo.

En realidad la situación no es tan desoladora como podría esperarse, de tal modo que hay fundamentos para suponer que las cifras que se ofrecen en este trabajo no son del todo arbitrarias. Un aspecto básico que merece la pena enfatizar es que los cálculos que ofrecieron los británicos son por lo general más confiables que aquellos que se hallan en las fuentes hispánicas. Esto no se debe a que los españoles fueran observadores menos competentes o perceptivos que sus contrapartes británicos, sino simplemente refleja la naturaleza del comercio. Mientras se trató de transacciones de contrabando, los británicos pudieron indagar de manera relativamente libre entre su propia gente acerca del valor de las exportaciones e importaciones, aunque sin garantía alguna de que las respuestas fueran confiables. Los españoles, en cambio, por lo general sólo pudieron aspirar a adivinar el tamaño de las operaciones subrepticias que se llevaban a cabo en sus costas, mientras que aquellos individuos que estuvieron involucrados en ellas tuvieron excelentes razones para mantenerlo en secreto. Después del establecimiento de los puertos libres en 1766, la "balanza de la credibilidad" se inclinó todavía más firmemente hacia el lado de los británicos, quienes ya pudieron indagar con toda franqueza acerca de un comercio que fue absolutamente legal en sus islas (aunque de todas maneras tomaron pocos registros formales de él). Durante la era de los puertos libres, los gobernadores coloniales británicos pudieron preguntarles abiertamente a las casas comerciales respetables de Kingston, Nassau o Puerto España acerca del valor de los artículos que compraban y vendían, y los mer-

caderes tenían pocos motivos para ocultar (más allá de la eterna bravuconería mercantil o, al contrario, la voluntad de declarar de menos). Lo mismo sucedió con las otras ramas legales o semilegales del comercio, incluida la de Hope-Barings y Gordon y Murphy de 1805 a 1808. Siguen faltando datos estadísticos duros, pero los cálculos ocasionales disponibles parecen sostenerse sobre una base más sólida que en periodos anteriores.

Además de estos aspectos, no estamos del todo en las tinieblas en cuanto al curso del comercio. No parece haber fundamentos para dudar que el comercio británico con Hispanoamérica creció, y de manera sustancial, durante el periodo que abarca este estudio. En este respecto, todos los observadores, tanto británicos como españoles, estuvieron de acuerdo, y también parece lógico dado el rápido progreso de la industria y el comercio británicos en esta época. El reto radica en *medir* el ritmo y el valor de este crecimiento, más que en establecer que se trata de un hecho, y resulta que los cálculos dispersos disponibles en las fuentes británicas sí marcan una clara tendencia al alza. Esta tendencia no sólo es positiva en sentido general, sino que con detalle muestra una progresión mesurada y creíble, a pesar de rápida, y, lo que es más, una progresión que puede relacionarse con factores externos bien conocidos. Así pues, en el caso de las reexportaciones a través del Caribe somos testigos de un comercio que experimentó una depresión de posguerra en la década de 1760, exacerbada por factores políticos y comerciales más generales en las colonias británicas. Este comercio ya estuvo en vías de recuperación en la década de 1770, en particular por la actuación de los puertos libres, y en la década siguiente ya había alcanzado más del doble de sus niveles históricos recientes. Luego experimentó un crecimiento particularmente rápido a principios de los noventa, en el contexto de la revuelta de St. Domingue y la guerra francoespañola, antes de

comenzar una nueva fase expansionista más rápida aún, después del inicio de las guerras angloespañolas en 1796. Así pues, los cálculos británicos, a pesar de ser escasos en número y de diversos orígenes, esbozan una progresión clara y creíble que marcó el despegue de la hegemonía comercial británica a fines del siglo XVIII. Esta progresión también nos permite identificar aquellas cifras para el comercio ocasionales que a todas luces están fuera del ámbito de lo creíble; por ejemplo, cuando multiplican por 10 otros números conocidos. Establece un punto de referencia contra el cual las cifras por lo general menos consistentes que dieron los observadores españoles pueden evaluarse. En suma, las cifras que se presentan aquí no pueden considerarse sino como directrices, pero los factores que se indican ofrecen bases suficientes para, por lo menos, tener un optimismo precavido.

Hasta 1796 es necesario combinar dos tipos principales de cifras para llegar a establecer el valor total del comercio británico: las de las reexportaciones a través de España, y las del comercio a través de los centros de distribución de mercancías (*entrêpots*) en el Caribe. Una tercera cifra, la de las reexportaciones a través de Portugal y Brasil, también debe incluirse, aunque los datos para esta rama son excepcionalmente escasos. A pesar de que los ingleses comerciaron con las colonias españolas desde pocos años después del viaje de Colón, el comercio parece haberse vuelto sustancial únicamente a partir de principios del siglo XVII, y los datos razonablemente buenos sólo están disponibles a partir de la década de 1670. Para 1670, las exportaciones británicas a Andalucía (de las cuales la gran mayoría estaba destinada a la reexportación a América) ya habían alcanzado un valor de alrededor de 368 mil libras (*ca.* 1 634 000 pesos), una cifra que se elevó a 400 mil libras (*ca.* 1 776 000 pesos) para 1700. En el Caribe los únicos centros de distribución

de mercancías durante este periodo fueron Barbados y en particular Jamaica, que ya dominaba el comercio. El valor del comercio español de Jamaica no llegaba a las 20 mil libras (*ca*. 89 mil pesos) incluso hasta 1679, pero a partir de entonces creció rápidamente, hasta alcanzar una cifra de quizá 100 mil libras (*ca*. 440 mil pesos) en 1690. Para la víspera de la Guerra de Sucesión Española en 1700-1702, varios informes estimaron las exportaciones de Jamaica en hasta 150 mil o incluso 200 mil libras (*ca*. 880 mil pesos). También hubo seguramente algo de comercio, imposible de cuantificar, a través de la Colonia del Sacramento en Brasil, fundada en 1680. Así pues, en total, es posible que los ingleses hayan exportado mercancías a las colonias españolas por un valor de casi 350 mil libras (*ca*. 1 554 000 pesos) en la década de 1670, una cifra que casi con seguridad se elevó a bastante más de 500 mil libras (*ca*. 2 220 000 pesos) hacia el cambio de siglo.

Las relaciones angloespañolas a principios del siglo XVIII estuvieron marcadas por la Guerra de Sucesión Española (1702-1713), durante la cual los mercaderes británicos fueron expulsados de España y su comercio a través de Andalucía naturalmente quedó suspendido. El comercio a través de Jamaica parece haber tenido un valor de entre 100 mil libras y 200 mil al año durante la guerra, y haber alcanzado un máximo de 275 mil libras (*ca*. 1 220 000 pesos) en exportaciones en 1707, no obstante la dura competencia por parte de los franceses. Así pues, si se toma en su conjunto, la Guerra de Sucesión le asestó un fuerte golpe al comercio británico, con una disminución de las exportaciones totales que probablemente excedió 50%. Le siguió la era del Asiento de Negros británico (1713 a 1739), cuando los comerciantes de esclavos británicos establecieron factorías en los principales puertos coloniales, y la Compañía del Mar del Sur envió grandes buques mercantes a las ferias co-

merciales de Portobelo y Veracruz. Condiciones como éstas provocaron envidia entre los españoles, y un exceso de confianza entre los británicos, y los cálculos acerca del valor del comercio durante la era del Asiento abarcan un rango particularmente amplio. Un observador español sugirió una cifra de casi dos millones de libras (*ca*. 8 880 000 pesos) al año, mientras que un cálculo basado en fuentes británicas sugiere 600 mil libras (*ca*. 2 664 000 pesos) al año en la década de 1730. Mi propia opinión (quizá conservadora) es que el comercio español de los británicos en el Caribe tuvo un valor de al menos 300 mil libras (*ca*. 1 332 000 pesos) al año entre 1713 y 1739, lo cual representó un aumento significativo, si no extraordinario, con respecto a los periodos anteriores. Estos años fueron testigo de una violenta competencia entre los partidarios del Asiento y los comerciantes involucrados en el comercio de reexportación a través de España, establecido desde hacía tiempo, y que se reanudó después de la paz en 1713. Las cifras que ofreció sir Charles Whitworth sugieren que las exportaciones británicas a España crecieron de manera constante, de alrededor de 600 mil libras (*ca*. 2 664 000 pesos) en 1722, a 820 mil libras (*ca*. 3 640 000 pesos) una década más tarde. La proporción de estas exportaciones que se reexportó a través de Andalucía se desconoce, aunque sin duda fue alta. Así pues, es posible que el valor de las exportaciones británicas haya rebasado un millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) al año por primera vez en los años treinta, gracias a las ventas bajo el Asiento, así como a las reexportaciones por la vía de España.

El periodo que va de fines de la década de 1730 a principios de la de 1760 fue testigo de dos importantes episodios bélicos: las Guerras del Asiento y de la Sucesión Austriaca (1739 a 1748), y la Guerra de los Siete Años (1756 a 1763, a la cual se unió España sólo en 1761). A pesar de que faltan buenos datos

estadísticos, al parecer las reexportaciones a través de las Indias Occidentales florecieron durante la guerra de 1739 a 1748, no obstante la suspensión del Asiento. Siguió una depresión de posguerra hacia 1750, un periodo que también marcó la transición hacia el transporte principalmente español del comercio angloespañol en el Caribe. Algunos informes sugieren que el comercio permaneció deprimido hasta fines de la década de 1750, aunque se recuperó de nuevo para principios de la década siguiente, después de la entrada de España a la guerra. Si se consideran en su totalidad, las exportaciones británicas principalmente a través de Jamaica pueden haber tenido un valor de alrededor de 200 mil libras (*ca*. 888 mil pesos) al año en promedio entre 1739 y 1763, una regresión significativa frente al cuarto de siglo anterior a 1739. Mientras tanto, el primer cálculo de las reexportaciones británicas a través de España que rebasó el millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) data del año 1741 (presumiblemente en referencia al periodo inmediatamente previo a la guerra). Para 1761, la porción británica de las reexportaciones a través de Cádiz se estimó en poco menos de 1 100 000 libras (*ca*. 4 884 000 pesos). Y la única estadística disponible acerca del valor de las reexportaciones británicas a través de Lisboa y el Brasil data de este mismo periodo, de 200 mil libras al año en 1762. La naturaleza aislada de este último estimado, aunada a lo que parece una cifra sorprendentemente alta (quizás equivalente a todas las reexportaciones a través de las Indias Occidentales), hace difícil su interpretación. Pero, dadas las cifras mencionadas arriba, podemos concluir de manera tentativa que todo el comercio británico con Hispanoamérica tuvo un valor de por lo menos 1 300 000 libras (*ca*. 5 772 000 pesos) al año para principios de la década de 1760. Esta cifra coincide con un cálculo español citado a menudo de seis millones de pesos para 1761, si bien este cálculo aparentemente pre-

tendía referirse únicamente a las reexportaciones a través del Caribe. La cifra de *ca.* 1 300 000 libras no incluye las exportaciones excepcionales de 250 mil libras que se hicieron a Cuba durante la ocupación británica de La Habana entre 1762 y 1763, muchas de las cuales salieron directamente desde Gran Bretaña, y no desde Jamaica.

A mediados de la década de 1760, el comercio con los españoles en las Indias Occidentales experimentó otra crisis, relacionada con la saturación de los mercados, exacerbada por unas medidas británicas anticontrabando malpensadas durante la posguerra. Esta crisis —que atizó el debate que llevó a la creación de los puertos libres en las islas británicas en 1766— es difícil de medir con precisión. Un cálculo sugiere un valor para las exportaciones desde Jamaica de menos de 70 mil libras (*ca*. 311 mil pesos), la cifra más baja de todo el siglo XVIII, aunque éste parece referirse a fines de los años cincuenta. Incluso hasta 1774, las importaciones de plata en Jamaica se estimaron en sólo 100 mil libras (*ca*. 444 mil pesos), mucho más abajo que la cifra promedio para las décadas anteriores. Para esta fecha también se llevó a cabo un comercio incuantificable a través de las nuevas colonias británicas en la región, sobre todo Granada y las Floridas. Pero cualquiera que haya sido el alcance preciso de la crisis de posguerra, parece que ya había terminado para fines de la década de 1770, cuando el despegue del comercio británico con Hispanoamérica de fines del siglo XVIII comenzó. Antes de 1780 se dio inicio a un auge que llevaría al comercio angloespañol mucho más allá de sus antiguos niveles. En este último año, un cálculo español (ciertamente dudoso) ya indicó que el comercio en Jamaica tenía un valor de *ca*. 340 mil libras (*ca*. 1 510 000 pesos), mientras que en 1785 una fuente británica dejó la cifra en 500 mil libras (*ca*. 2 220 000 pesos: ninguna fuente británica había registrado una cifra tan alta en ninguna

época anterior). Datos estadísticos particularmente buenos sugieren que para 1792, el valor total de las importaciones de las colonias españolas en todas las Indias Occidentales británicas era de alrededor de 700 mil libras (*ca*. 3 108 000 pesos). Y a pesar de que los datos de la misma serie se vuelven más difíciles de interpretar para los años siguientes, en mi opinión hay bases sólidas para suponer que la cifra se elevó a más de un millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) para 1795 (y posiblemente mucho más). A pesar de que Jamaica aún conservaba más de las cuatro quintas partes del total de las importaciones, otras colonias ahora desempeñaron papeles significativos (en especial las Bahamas, Dominica y Granada). Este sorprendente auge del comercio británico desde *ca*. 1780 debe atribuirse al progreso industrial y comercial de Gran Bretaña en general, en el contexto de la boyante economía española atlántica a raíz de las reformas de Comercio libre. A principios de la década de 1790 se estimuló especialmente por la eliminación de la competencia comercial francesa, la más fuerte en las Indias Occidentales, debido a la revuelta de St. Domingue de 1791 y la guerra francoespañola de 1793 a 1795.

Los datos acerca de las reexportaciones británicas que se hicieron a través de España son particularmente insatisfactorios para fines del siglo XVIII. Pero la evidencia disponible sugiere una estabilidad general entre la década de 1760 y la de 1790, quizás con un nivel de entre 700 mil libras (*ca*. 3 108 000 pesos) y un millón (*ca*. 4 440 000 pesos) al año. Esta estabilidad a lo largo de cuatro décadas en realidad representó un estancamiento con respecto al crecimiento relativamente rápido de inicios del siglo XVIII. También significó una pérdida de terreno ante los competidores, que explica las evaluaciones por lo general pesimistas de los observadores británicos durante este periodo. Por último, significó que el valor de las reexportacio-

nes a través de las Indias Occidentales rebasó por primera vez al comercio que tuvo lugar a través de España, quizás a principios de los años noventa. Es probable que en esta época se haya llevado a cabo también cierto comercio a través del Brasil, incluso tras la eliminación por los españoles de la Colonia del Sacramento como base para el contrabando en 1777.[2] En suma, yo sugeriría de manera tentativa que el valor total de las exportaciones británicas a Hispanoamérica fue de un máximo de dos millones de libras (*ca*. 8 880 000 pesos) al año a mediados de la década de 1790, en vísperas del estallido de las guerras angloespañolas.

Calcular el valor de las exportaciones británicas durante las guerras presenta las dificultades más formidables. En parte esto se debe a que los datos disponibles, a pesar de ser bastante abundantes, son aún más difíciles de interpretar. En parte, también, se vuelve más difícil distinguir entre distintas ramas del comercio, a medida en que éste se volvió cada vez más diverso. El comercio español bajo licencia experimentó un crecimiento aún más rápido después de 1796, ya que el comercio formal español prácticamente desapareció, y los hispanoamericanos se vieron orillados a acudir a los puertos británicos para comerciar. Se desarrollaron importantes centros nuevos desde estas fechas en las islas británicas; datos buenos acerca de las Bahamas (relativamente insignificantes incluso hasta mediados de la década de 1790) sugieren las sorprendentes cifras de alrededor de 240 mil libras (*ca*. 1 066 000 pesos) en exportaciones en 1799, y 365 mil libras (*ca*. 1 620 000 pesos) en 1804. Es posible que el comercio en Trinidad (capturada apenas a principios de 1797) haya tenido un valor de entre 630 mil libras (*ca*. 2 797 000 pesos) y un millón (*ca*. 4 440 000 pesos) al año para 1800, aunque mi instinto lo coloca más cerca de la más baja de estas

cifras. El comercio de Trinidad disminuyó para 1804, cuando el valor de las importaciones se registró de distintas maneras, lo mismo en 150 mil libras (*ca*. 666 mil pesos) que en 340 mil libras (*ca*. 1 510 000 pesos), y las exportaciones en poco más de 190 mil libras (*ca*. 844 mil pesos). El primer indicio de que el comercio desde Jamaica rebasó el millón de libras, mientras tanto, data de 1800. Esta evidencia en sí no tiene demasiada importancia, pero la cifra no es improbable dada la reciente trayectoria del comercio en su centro más importante. Para 1804 las importaciones *registradas* de plata (sin duda solamente una fracción de la verdadera cifra) en Jamaica y las Bahamas tuvieron un valor de alrededor de 474 mil libras, es decir, que rebasaron los dos millones de pesos por primera vez. Y hubo otros centros importantes, en particular Saint Thomas y Curazao (capturadas por Gran Bretaña en 1800-1802); si bien faltan los datos para comprobarlo, es perfectamente factible que estas islas tuvieran un comercio con un valor de varios cientos de miles de libras. A pesar de que resulta inevitable recurrir a cierto grado de especulación, dadas cifras de esta clase, parece un hecho que para 1800 el comercio por parte de los españoles en todos los puertos libres tuvo un valor de por lo menos 1 500 000 libras (*ca*. 6 660 000 pesos), y posiblemente de hasta dos millones de libras (*ca*. 8 880 000 pesos). De hecho, nuevos estimados para el comercio referentes a este último año indican una cifra todavía más alta: el estimado específico de Cuenca-Esteban para el valor de este comercio en 1800 es de 2 079 000 libras ("modestamente arriba del límite superior de Pearce"), mientras que su promedio del periodo de los siete años de 1795-1801 es de 2 368 000 libras. Cualquiera que fuera el monto preciso, los años de guerra marcaron el punto más alto en la influencia de los puertos libres, cuando constituyeron brevemente el conducto único más valioso para el comercio

anglohispanoamericano.

Dadas mis observaciones acerca de la posible mayor confiabilidad de las estadísticas británicas con respecto a las que se encuentran en las fuentes españolas e hispanoamericanas, podría resultar ilustrativo repasar lo que los españoles dijeron del contrabando en sus colonias durante la guerra de 1796 a 1802. Nueva Granada puede servir como un "control" útil en este sentido, ya que —a diferencia de otras colonias españolas importantes— permaneció en gran medida cerrada a las embarcaciones neutrales, y su comercio extranjero se limitó al comercio bajo licencia en los puertos libres y al contrabando británico. Existe una amplia variedad de cálculos disponibles acerca del valor del contrabando en Nueva Granada durante la guerra. Éstos incluyen alrededor de 10 400 000 pesos en plata y productos agrícolas, o algo menos de 2 087 000 al año para todo el contrabando extranjero; hasta 22 millones de pesos desde mediados de 1795 a fines de 1803, o alrededor de 2 775 000 pesos al año, e incluso 20 millones de pesos durante la guerra para el contrabando exclusivamente con los británicos (alrededor de 3 996 000 pesos al año). Las estadísticas más modestas (y, desde mi punto de vista, a la luz de los datos presentados en el párrafo anterior, las más creíbles) sugirieron alrededor de 1 500 000 pesos al año entre 1798 y 1801 para todo el contrabando extranjero, en el que Jamaica representó quizás un millón de pesos al año. La misma fuente cautelosa sugirió que el valor del contrabando en Nueva Granada se elevó de manera significativa durante la Paz de Amiens a tres millones de pesos al año entre 1802 y 1803 para todo el comercio extranjero. En otras partes, los cálculos acerca del contrabando en Venezuela van de poco más de 200 mil libras (888 mil pesos) en 1801 (incluido el comercio tanto de españoles como de neutrales), a entre 1 400 000 libras (6 216 000 pesos) y 2 100 000 libras (9 324 000 pe-

sos) en 1796 (¡!), mientras que en la Nueva España un observador tan minucioso como el propio Alexander von Humboldt calculó el valor del contrabando en alrededor de seis a siete millones de pesos en cada año de la guerra. Así pues, mi objetivo en este párrafo es simplemente enfatizar el hecho de que los observadores en las colonias españolas por fuerza tuvieron una idea mucho menos clara acerca del valor real del contrabando que los británicos. Sus cálculos solían variar mucho y, a menudo, exageraban las cifras verosímiles (a veces a un grado extraordinario). Suelen ser útiles principalmente allí donde es posible compararlas con las estadísticas más creíbles, o al menos más consistentes, que proporcionan los británicos.

El comercio en los puertos libres experimentó cierta transformación durante la guerra de 1804-1808, si bien el nivel general de las exportaciones permaneció a grandes rasgos estable, y hasta es posible que haya subido. En Trinidad, el comercio disminuyó con respecto a los años inmediatamente posteriores a 1797. Las exportaciones registradas tuvieron un valor de *ca*. 225 mil libras (*ca*. un millón de pesos) en 1805, y quizá 290 mil libras (*ca*. 1 288 000 pesos) en 1806 a juzgar por los datos disponibles tan sólo para la primera mitad del año. Para 1808 es posible que esta cifra haya disminuido a menos de 120 mil libras (*ca*. 533 mil pesos), probablemente debido a la competencia de Curazao, recapturada a fines de 1807. Pero, por otro lado, hubo un aumento en el comercio a través de otras islas y particularmente de Saint Thomas (también recapturada a fines de 1807). Distintos estimados fechados en 1808 indican un comercio por valor de más de 500 mil libras (*ca*. 2 220 000 pesos) en Saint Thomas, mientras que la cifra *mínima* creíble parece ser mayor a las 200 mil libras (*ca*. 888 000 pesos). Es posible que las exportaciones de Curazao hayan sido comparables en magnitud a las de Saint Thomas. No han salido a la luz estadís-

ticas para las Bahamas durante este periodo, si bien hemos visto que las exportaciones de estas islas valieron 365 mil libras (*ca*. 1 620 000 pesos) en 1804. Mientras tanto, un testimonio experto con fecha de 1805 sugiere que las exportaciones desde Jamaica ya eran "muy superiores" al millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos). En 1808 se afirmó que se había exportado cinco millones de dólares de mercancía británica a lo largo de 12 meses, aunque un cálculo alternativo sugerió la cifra de siete millones en el bienio 1807-1808. Las importaciones registradas de plata en Jamaica y las Bahamas (una vez más, sólo una fracción de las verdaderas importaciones) tuvieron un valor de cerca de 540 mil libras (*ca*. 2 398 000 pesos) en 1806, y de más de 350 mil libras (*ca*. 1 554 000 pesos) tan sólo en la primera mitad de 1807. El comercio en Jamaica recibió un impulso después de 1805 por las relaciones con la Nueva España que se llevaron a cabo en navíos españoles, británicos y neutrales bajo el contrato de Gordon y Murphy. Los datos acerca de este comercio coinciden en términos generales con las cifras que se resumen en este párrafo; así, el valor del comercio con Veracruz tan sólo en los barcos de correo de Gordon y Murphy se ha estimado en casi un millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) entre mediados de 1806 y principios de 1808, tanto para las importaciones como para las exportaciones. Una parte de la plata mexicana exportada por Gordon y Murphy a Jamaica en el mismo periodo también se trajo en buques de guerra británicos (y puede que haya distorsionado las cifras del comercio en navíos británicos en los puertos libres). En todo caso, los niveles registrados en Jamaica, Saint Thomas, Trinidad, y probablemente Curazao y las Bahamas sugerirían una cifra anual de cuando menos dos millones de libras (*ca*. 8 880 000 pesos) para el valor total del comercio a través del Caribe para 1807. Y, una vez más, Cuenca-Esteban presenta estimados algo superiores para el comercio

durante este año: de 2 201 000 libras (*ca*. 9 772 500 pesos) tan sólo en 1807, o 2 852 000 libras (*ca*. 12 663 000 pesos) como el promedio del periodo de los cuatro años 1805-1808 (una cifra que parece demasiado alta).

La expansión del comercio a través de las Indias Occidentales británicas durante las guerras ayudó a compensar la pérdida absoluta de reexportaciones a través de España, que bien pudieron seguir teniendo un valor de hasta un millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) en algunos años hasta 1796. Una compensación adicional para esta pérdida llegó en la forma del desarrollo muy rápido de las exportaciones de artículos británicos por parte de mercaderes neutrales durante el mismo periodo. Medir estas exportaciones es más difícil que para cualquier otra rama, porque se hicieron a escondidas y estuvieron divididas entre varias rutas distintas: principalmente a través de los Estados Unidos, Europa (incluida España), y los centros de distribución de mercancías neutrales en las Indias Occidentales. Durante la investigación primaria para este libro, no salió a la luz ningún cálculo útil acerca del valor de las exportaciones británicas por parte de los neutrales durante la guerra de 1796 a 1802. Afortunadamente, desde entonces Javier Cuenca-Esteban ha publicado unos estimados conjeturales que pueden ayudar a llenar este vacío: para el periodo de 1795-1801 en su conjunto, Cuenca-Esteban sugiere que las exportaciones británicas a través de puertos estadunidenses valieron un promedio de 924 mil libras (*ca*. 4 103 000 pesos) por año. Lo que es más, esta cifra promedio seguramente se deprimió por el nivel mucho más bajo de tales reexportaciones antes del comienzo de las guerras a finales de 1796, y el estimado específico de Cuenca-Esteban para el año 1800 es tan alto como de 1 594 000 libras (*ca*. 7 077 000 pesos).[3]

Después de 1804, los datos se hacen más abundantes, aunque continúan siendo difíciles de interpretar con seguridad. Buena parte del comercio neutral a través de los Estados Unidos fue administrada por el consorcio Hope-Barings, el cual despachó alrededor de 70 navíos hacia la Nueva España desde puertos estadunidenses entre 1806 y 1808. El valor de los cargamentos comerciales enviados en estos navíos fue de alrededor de tres millones de dólares tan sólo en 1806-1807, mientras que la casa comercial que más trabajó con Hope-Barings aseguró haber exportado más de dos millones de dólares de mercancías británicas a Veracruz en el año previo a septiembre de 1807. Y tampoco Hope-Barings logró nunca un monopolio del comercio a través de Norteamérica, ya que otras firmas estadunidenses también comerciaron con Hispanoamérica, a menudo incluso con mercancías británicas. Para 1807 se calculó que una quinta parte de todas las exportaciones británicas a los Estados Unidos se reexportó a terceros países, y, si bien no todas estas reexportaciones se destinaron a las colonias españolas, el valor total de las que sí lo fueron se describió de manera creíble como "muchísimo mayor" a un millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) durante el mismo periodo. De hecho, Cuenca-Esteban ha indicado que estas exportaciones quizás valieran tanto como 1 528 000 libras (*ca*. 6 784 000 pesos) en este año (1807).[4]

El comercio de mercancías británicas a través de los puertos neutrales en Europa es aún más difícil de rastrear. La firma más importante involucrada fue Gordon y Murphy, de la cual se sabe que despachó 38 navíos tan sólo a Veracruz entre 1806 y 1808 (la firma también tuvo tratos comerciales con otros puertos, entre ellos La Guaira). Muchos de estos barcos navegaron desde Europa: 13 desde España, y otros desde Portugal y Alemania, mientras que el resto zarpó desde los Estados Unidos y

Jamaica. El valor total de los 38 envíos fue de 9 260 923 pesos; no hay datos disgregados disponibles acerca del valor de los envíos a través de Europa. Parte de la mercancía exportada por Gordon y Murphy fue propiedad española o neutral, pero es probable que al menos dos tercios consistiesen en manufacturas británicas. En 1807 (el año pico) el valor total de los artículos importados a Veracruz por todos los comerciantes neutrales (a través de los Estados Unidos, Europa, y otras partes) fue de 10 123 000 de pesos, mientras que las exportaciones por parte de estos comerciantes (principalmente de plata) tuvieron un valor de cerca de 21 400 000 pesos. No hay forma de saber cuál fue la porción británica de este comercio, aunque hubo firmas británicas detrás de la mayoría de los envíos, y las manufacturas de algodón en las cuales Gran Bretaña se especializaba en estos años representaron casi 63% de las importaciones totales. Tampoco Veracruz fue el único puerto involucrado; los neutrales también comerciaron a gran escala con Cuba, Venezuela y otras colonias. Por último, no todo el comercio con los neutrales se ubicó en Hispanoamérica; la tercera ruta más importante fue a través de los centros de distribución de mercancías neutrales en las Indias Occidentales, donde los propios españoles fueron a comerciar tanto con los mercaderes neutrales como con los británicos. El más importante de estos centros de distribución de mercancías, fuera de sus dos periodos de ocupación por parte de los británicos, fue el Saint Thomas danés. Según un informe, "varios millones de dólares" de manufacturas británicas se exportaron a través de Saint Thomas cada año durante la guerra de 1804 a 1808, y sin duda, las exportaciones británicas registradas a la isla alcanzaron un total de más de 210 mil libras (*ca*. 932 mil pesos) en 1807. Y si bien Saint Thomas fue el más rico de los centros de distribución de mercancías neutrales, de ninguna manera fue el único; entre otros im-

portantes centros se cuentan Curazao, y también San Bartolomé y San Eustaquio en las Antillas Menores.

He dejado al margen de esta discusión las exportaciones de plata real española de la Nueva España por parte de Hope-Barings y Gordon y Murphy entre 1806 y 1808. Hemos visto que Hope-Barings exportó por lo menos 10 130 000 pesos en plata desde Veracruz, ya sea directamente en un buque de guerra británico, o de manera indirecta a través de los Estados Unidos. Gordon y Murphy organizó la exportación de 7 651 641 pesos de tesoro, exclusivamente en buques de guerra británicos. Así pues, el monto total que embarcaron ambos establecimientos fue mayor a los 17 780 000 pesos, o cuatro millones de libras, pero no se trató de envíos comerciales, y el grueso del dinero no se destinó para uso británico. Al menos cuatro quintas partes se enviaron finalmente a Francia, para pagar los subsidios españoles de tiempos de guerra. Esto, por supuesto, no quiere decir que las dos firmas no hayan lucrado con las enormes operaciones financieras y comerciales en las que se vieron involucradas. Las ganancias de Hope-Barings alcanzaron cuando menos 862 250 libras (*ca*. 3 828 000 pesos) a lo largo de su contrato, y las de Gordon y Murphy no deben de haber sido muy inferiores.

Resta por considerar una última pieza del rompecabezas, la del "comercio secreto" que realizaron los británicos bajo licencia neutral entre 1805 y 1808. Hemos visto que el Consejo Privado otorgó más de 100 licencias para viajes bajo este comercio hasta julio de 1808, mientras que se otorgaron 130 para los viajes de regreso. Establecer el valor de este comercio es complicado por el hecho de que de ninguna manera se emplearon todas las licencias, mientras que una parte importante del comercio se concentró en el Río de la Plata y otras regiones fuera del

Caribe. François Crouzet calculó el valor del “comercio secreto” en por lo menos 500 mil libras (*ca*. 2 220 000 pesos) en 1806, y propuso una cifra aún mayor para 1807, mientras que las exportaciones registradas a las colonias españolas tuvieron un valor de cerca de 644 mil libras (*ca*. 2 860 000 pesos) en 1808. Desde mi perspectiva, las cifras de Crouzet para 1806 y 1807 parecen excesivamente conservadoras; un importante ministro, por ejemplo, calculó que el valor de las licencias otorgadas tan sólo en cuatro meses en 1806 fue de entre un millón y dos millones de libras (*ca*. 4 440 000-8 880 000 pesos). El asunto se complica aún más por el surgimiento de nuevos comercios en este periodo, síntomas del colapso del dominio imperial español que estaba por venir. En junio de 1806 los británicos ocuparon Buenos Aires y el Río de la Plata, desatando un auge comercial que daría pie a exportaciones registradas de más de un millón de libras para el final de ese año.[5] No todo este comercio se realizó bajo permiso neutral, pero sí una parte; 25 de las licencias del “comercio secreto” otorgadas en 1806 fueron para viajes al Río de la Plata ocupado.[6] Los británicos fueron expulsados de Buenos Aires el siguiente año, pero continuaron comerciando con el puerto desde este momento en adelante, ya sea de manera directa mediante la colaboración con los funcionarios locales, o a través de Brasil; esta última ruta fue particularmente rica, con exportaciones que se calcularon en 120 mil libras (*ca*. 533 mil pesos) tan sólo en el último trimestre de 1808.[7] Y en el verano de 1807-1808 once navíos británicos navegaron hacia la costa oeste de Sudamérica (Chile y Perú) con cargamentos con un valor de alrededor de 933 mil libras (*ca*. 4 143 000 pesos).

Entonces, ¿qué se puede deducir de los datos acerca de las exportaciones británicas durante las guerras de 1796 a 1808?

Las reexportaciones a través de España se perdieron casi por completo después de 1796, y quizá hubo cierta breve pérdida de terreno en el transcurso de los siguientes años, mientras el comercio se volvía a ajustar. Para 1800, sin embargo, el comercio de los españoles en los puertos libres ya tuvo un valor de por lo menos 1 500 000 libras (*ca*. 6 660 000 pesos), y posiblemente tanto como dos millones de libras. El estimado único de Cuenca-Esteban del valor del comercio a través de los Estados Unidos en el mismo año, de casi 1 600 000 libras, sugeriría una cifra global para el comercio británico con Hispanoamérica en 1800 de quizás alrededor de 3 500 000 libras, o *ca*. 15 540 000 pesos (sin incluir el comercio de los neutrales más allá de los Estados Unidos). Después de 1804, el comercio en los puertos libres se hizo aún más próspero, hasta alcanzar una cifra de por lo menos dos millones de libras (*ca*. 8 880 000 pesos) para 1807. El comercio de artículos británicos por parte de los mercaderes neutrales a través de los Estados Unidos bien pudo haber alcanzado un valor de otro millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) en este momento, y según Cuenca-Esteban otra vez valieron más de 1 500 000 libras en 1807.

El comercio neutral a través de Europa es más difícil de evaluar; tan sólo Gordon y Murphy exportaron mercancías con un valor de *ca*. 2 100 000 libras (*ca*. 9 324 000 pesos) entre 1806 y 1808, pero no todas ellas eran británicas, y es posible que la mitad de los envíos salieran de Jamaica o Norteamérica y, por ende, deban incluirse en esas otras ramas del comercio. No hay datos disponibles acerca de los envíos de mercancías británicas desde puertos europeos por parte de otras casas comerciales neutrales. Un comercio con un valor de al menos 200 mil libras (*ca*. 888 mil pesos) se llevó a cabo a través de centros de distribución de mercancías neutrales en las Indias Occidentales, en particular St. Thomas, pero también Curazao, aunque una vez

más este comercio cambió de "sector" después de que las dos islas fuesen capturadas por los británicos a fines de 1807 y obtuviesen puertos libres, y no debe contarse dos veces. Por último, los viajes que se hicieron bajo permiso neutral desde Gran Bretaña (el "comercio secreto") se concentraron en Sudamérica, no en las Indias Occidentales, si bien aquellas que operaron en el Caribe fueron indistinguibles de otras llegadas neutrales, y seguramente aumentaron su volumen. Tomadas en su conjunto, en mi opinión, estas cifras indican un comercio con un valor total de entre tres millones y cuatro millones de libras (*ca*. 13 320 000-17 760 000 pesos) en 1807; una cifra que puede haber disminuido en cierto grado en 1808 como resultado del embargo estadunidense y la consiguiente caída del comercio de los Estados Unidos. Dicha cifra tiene cierto soporte en las importaciones registradas por los neutrales tan sólo en Veracruz, en la Nueva España, por un valor de más de 10 134 000 de pesos en 1807, una estadística que incluye tanto mercancías británicas como no británicas, pero que no incluye importaciones por parte de los españoles desde los puertos libres.

La cifra de entre tres millones y cuatro millones de libras representa el comercio "normal" en este momento; no incluye ni el comercio excepcional que se llevó a cabo con el Río de la Plata entre 1806 y 1807, ni las expediciones al Pacífico entre 1807 y 1808, cuyo resultado comercial fue incierto. Pero debe subrayarse que miro a estas cifras como estimados conservadores. Javier Cuenca-Esteban, el historiador que más recientemente ha presentado estimados globales alternativos para el valor del comercio, indica cifras por lo general más altas. Según Cuenca-Esteban, el valor total de las exportaciones británicas a Hispanoamérica a través de sus rutas tradicionales subió de unas 2 240 000 libras (*ca*. 9 945 000 pesos) en 1795, a 3 350 000 libras (*ca*. 14 874 000 pesos) en 1800, y 4 318 000 libras (*ca*. 19 172

000 pesos) en 1807. Cuenca-Esteban también presenta promedios anuales para determinados subperiodos en las décadas de 1790 y 1800, que indican niveles de comercio más altos aún. En esta serie, el valor anual promedio de las exportaciones británicas fue de 3 499 000 libras (*ca*. 15 535 000 pesos) en 1795-1801, 2 526 000 libras (*ca*. 11 215 000 pesos) en 1802-1804 (el periodo de la Paz de Amiens, cuando el comercio atlántico español se recuperó brevemente, hasta cierto punto en detrimento del comercio británico), y de no menos de 4 730 000 libras (*ca*. 21 001 000 pesos) en 1805-1808.

Lo que es más, el artículo de Cuenca-Esteban se interesa principalmente por lo que él llama las exportaciones britanicas "fantasma": es decir, las exportaciones desde Gran Bretaña en barcos estadunidenses que se registraron como para los Estados Unidos, pero que no corresponden con los registros estadunidenses de las importaciones, y por lo tanto (en la interpretación de Cuenca-Esteban) deben haberse desviado hacia otras regiones. El volumen de estas exportaciones "fantasma" fue absolutamente enorme, y en el caso de que, de forma hipotética, tan sólo 10% de estas exportaciones fueran para Hispanoamérica, entonces el valor total del comercio britanico con la región hubiera sido todavía más alto. Así, una vez que se incluyen las exportaciones "fantasma", los estimados de Cuenca-Esteban del valor total de las exportaciones británicas a las colonias españolas suben hasta 2 585 000 libras (*ca*. 11 477 000 pesos) en 1795, 3 878 000 libras (*ca*. 17 218 000 pesos) en 1800, y 4 573 000 libras (*ca*. 20 304 000 pesos) en 1807. Finalmente, los estimados promedio para subperiodos de Cuenca-Esteban arrojan cifras aún *más* altas, que se culminan en 1805-1808, cuando este historiador calcula que las exportaciones británicas valieron 5 024 000 libras (*ca*. 22 307 000 pesos) por año: la primera vez en la literatura histórica en que se ha sugerido que las exporta-

ciones britanicas sobrepasaron un valor de cinco millones de libras en estas fechas.[8] Personalmente, creo que los argumentos de Cuenca-Esteban con respecto de las exportaciones británicas "fantasma" quedan por probarse, pero como un estimado del valor del comercio no miro a una cifra de cinco millones de libras antes de 1808 como increíble, o ni siquiera poco probable.

Las cifras estándar acerca del valor del comercio británico con Latinoamérica (incluidas tanto las colonias españolas como el Brasil) datan de hace casi cuatro décadas. *La Revolución industrial y el comercio exterior británico*, de Ralph Davis, publicado en inglés en 1979, ofrece datos acerca de las exportaciones británicas a todas partes del mundo en los trienios '04 a '06 de cada década entre 1780 y 1850. A las exportaciones y reexportaciones a Latinoamérica, combinadas, se les atribuye una cifra de 1 209 000 libras (*ca*. 5 368 000 pesos) entre 1804 y 1806, en el contexto de exportaciones británicas globales de 51 069 000 libras (*ca*. 226 746 000 pesos) —es decir, alrededor de 2.4%. Las cifras correspondientes para las importaciones son de 1 270 000 libras (*ca*. 5 639 000 pesos) y 55 558 000 libras (*ca*. 246 678 000 pesos) respectivamente, 2.3%.[9] Sin embargo, el estudio de Davis estuvo sujeto a las limitaciones de los registros comerciales en los que se basó, es decir, los del inspector general de Importaciones y Exportaciones. Como vimos en el capítulo 3, un problema importante con estos registros es que (salvo una serie excepcional que cubre los años 1788-1795, y que se analiza en este libro por primera vez) sólo toman en cuenta el comercio directo con Gran Bretaña, y nada de lo que pasó a través de terceros puertos. Así pues, las cifras de Davis por fuerza excluyen no sólo el comercio con las colonias españolas que se dirigió a través de los Estados Unidos o Europa, sino también aquel que

pasó a través de los puertos libres en las Indias Occidentales Británicas. Lo que es más, las cifras de Davis estuvieron marcadas por su selección de los años ‘04 a ‘06, ya que en el caso del trienio 1804-1806 esto significó que incluyese las exportaciones muy excepcionales de este último año a Buenos Aires. Para las décadas anteriores, las cifras de Davis son extremadamente bajas; el total de las exportaciones británicas a Latinoamérica entre 1794 y 1796, por ejemplo, aparece como de 89 mil libras (*ca*. 395 mil pesos), o 0.3% del total, mientras que datos de las mismas fuentes (analizados en el capítulo 3) sugieren una cifra real probable de más de un millón de libras (*ca*. 4 440 000 pesos) para 1795, tan sólo para las exportaciones hispanoamericanas a las Indias Occidentales británicas. Dada la ausencia del comercio que pasó a través de las Indias Occidentales, Norteamérica, o Europa en las cifras de Davis, apenas sorprende que los nuevos cálculos que se presentan aquí sean tan considerablemente mayores que aquellos que resultaron del estudio anterior.

¿Qué implicaciones tiene un cálculo de *ca.* tres a cuatro millones de libras para el comercio británico con Hispanoamérica en 1807? Dicha cifra es tres veces más alta que la que propone Davis para todo el comercio con Latinoamérica entre 1804 y 1806. Si las exportaciones británicas globales tuvieron un valor de poco más de 50 millones de libras al año en estos tres años,[10] es posible que las colonias españolas absorbieran *cuando menos* 6.0% del total, y no 2.4% como sugiere Davis (para un comercio que también incluyó a Brasil). Este cálculo actualizado para Hispanoamérica no requiere corregir la cifra total de Davis para las exportaciones británicas, ya que no se trata de un comercio “nuevo”, que no estuviese registrado con anterioridad por parte de la Aduana. Más bien, el comercio con Hispanoa-

mérica ha estado enterrado hasta ahora en los registros comerciales del comercio con las Indias Occidentales, los Estados Unidos y Europa. Las exportaciones británicas a aquellos territorios fueron lo suficientemente “reales”, pero en la mayor parte de los casos el mercado final no fue Jamaica, Nueva York, Lisboa o Cádiz (los destinos registrados), sino la Ciudad de México, La Habana, Bogotá o Caracas. Desde hace tiempo quedó patente que las exportaciones a las Indias Occidentales excedieron la capacidad de demanda de las islas británicas, de tal modo que tuvo que haber un excedente para la reexportación. Ahora parece que los cálculos acerca de la demanda local en otras regiones, entre ellas los Estados Unidos, deben ser actualizados a la luz del volumen de mercancías reexportadas a las colonias españolas. Nada de esto le quita méritos a la serie general de Davis acerca del crecimiento de las exportaciones británicas a nivel global, cuyo valor se elevó de *ca.* 20 400 000 libras a mediados de la década de 1780, a 34 300 000 libras en la de 1790, y más de 50 millones de libras entre 1804 y 1806.[11] Pero, al parecer, la contribución a este crecimiento de la América hispana ha sido subestimada de forma significativa. Y por último, esta contribución nunca fue tan relevante como a partir de fines de 1806, cuando el bloqueo continental amenazó seriamente a las exportaciones británicas hacia Europa. John Lynch ha sostenido que el bloqueo pudo ser crucial si Gran Bretaña no hubiese contado con otras vías de expansión distintas, en otras regiones.[12] Éstas se concentraron en el Nuevo Mundo, sobre todo en las Indias Occidentales y los Estados Unidos, y queda claro ahora que detrás de ambos destinos figuraron los mercados de Hispanoamérica, a un nivel hasta ahora insospechado.

Las implicaciones de este ajuste a las cifras de Davis van más

allá de la primera década del siglo XIX. Davis, recordemos, calculó las exportaciones británicas a Latinoamérica en general en 1 209 000 libras entre 1804 y 1806, equivalente a alrededor de 2.4% del total de las exportaciones británicas. La indicación aquí es que las exportaciones reales a Hispanoamérica, de entre tres y cuatro millones de libras, representaron al menos 6.0% de las exportaciones británicas totales en 1807. Davis indica después que las exportaciones y reexportaciones a Latinoamérica, combinadas, valieron 2 587 000 libras entre 1814 y 1816, cuando constituyeron 3.9% del total. Las cifras correspondientes a las décadas posteriores son 5 281 000 libras entre 1824 y 1826 (10.7%), 5 352 000 libras entre 1834 y 1836 (9.5%), 6 084 000 libras entre 1844 y 1846 (8.8%), y 9 332 000 libras entre 1854 y 1856 (7.6%). Pueden destacarse dos puntos generales acerca de estas cifras. Primero, el papel de Latinoamérica como un mercado importante para las exportaciones británicas comenzó a todas luces antes de lo que se suele pensar. De hecho, este papel no sólo dató de la primera década del siglo XIX; mi propio cálculo acerca de las exportaciones a mediados de la década de 1790, de *ca*. dos millones de libras, si bien es por fuerza tentativo, sugeriría una porción similar, de alrededor de 6% (en el contexto de exportaciones británicas globales de poco más de 32 millones de libras). En segundo lugar, Davis indica cierto retroceso en la segunda década del siglo XIX con respecto a mi cifra para 1807 (a poco más de 2 500 000 libras entre 1814 y 1816). Este descenso podría explicarse fácilmente por la turbulencia de una década de insurrección, guerra y bloqueo comercial. Pero es posible que el mismo problema que afectó las cifras de Davis de 1804 a 1806 —la ausencia de comercio indirecto, que no directo, con Hispanoamérica— también afecte a las de 1814 a 1816. Sabemos que el comercio a través de las Indias Occidentales siguió siendo importante en la segunda déca-

da del siglo XIX, y no decayó sino hasta después; en 1817, por ejemplo, Jamaica pudo haber exportado artículos manufacturados por un valor de nueve millones de dólares (*ca.* dos millones de libras).[13] En suma, parece probable que la cifra de Davis para los años de 1814 a 1816 subestime el verdadero valor del comercio con Hispanoamérica, debido a que excluye las exportaciones a través de las Indias Occidentales (y de hecho también a través de los Estados Unidos). Si éste es el caso, entonces es posible que el comercio británico haya permanecido boyante de manera continua desde principios del siglo en adelante.

COMENTARIOS FINALES

¿Cuáles son las conclusiones más amplias que surgen de este trabajo? Para considerar primero la dimensión hispanoamericana, las implicaciones son tanto económicas como políticas. En términos económicos, este libro demuestra hasta qué grado el monopolio comercial español se debilitó en las últimas décadas de la época colonial por la competencia extranjera, y en particular por los británicos. Esta competencia creció rápidamente incluso durante el periodo de aparente renacimiento comercial a raíz de las reformas del Comercio libre en el imperio español a partir de 1765; de hecho, el crecimiento rápido del comercio británico coincidió estrechamente con estas reformas. Para mediados de la década de 1790, la penetración británica ya fue sustancial, y presentó una amenaza significativa a la hegemonía comercial española; pero desde 1796 y el estallido de las guerras angloespañolas el índice de crecimiento se duplicó, y el comercio adquirió dimensiones sin precedentes. Durante 12 años de guerra, las barreras comerciales que rodearon a las colonias españolas se colapsaron, hasta que para 1807 tan sólo los británicos entablaron negocios allí de hasta por lo menos 13 millones de pesos. Esto representó un primer momento

de algo que se aproximaba al comercio libre con naciones extranjeras, administrado y promovido, además, en gran medida por los propios hispanoamericanos. Este último aspecto es la clave para entender la dimensión política de esta obra, ya que los historiadores se han interesado desde hace tiempo por la relación entre la independencia en Hispanoamérica y el comercio exterior. Uno de los elementos de discordia ha sido establecer hasta qué punto el control del comercio fue un reclamo importante para los patriotas hispanoamericanos, y hasta qué punto el comercio libre fue un objetivo clave de los movimientos de independencia. El grado de emancipación económica efectiva que indica el tamaño del comercio británico en los primeros años del siglo XIX —aunado (quizás) a la vigorosa participación de los mercaderes hispanoamericanos en este comercio — da una idea tanto del vigor con el que estos debates tuvieron lugar, como del progreso que se hizo en términos de independencia comercial efectiva, desde antes incluso del estallido de los movimientos revolucionarios en 1809 y 1810.

Por último, desde el punto de vista británico, mi trabajo se suma a una serie de debates acerca de la relación entre el crecimiento económico y el comercio exterior durante la era de la Revolución industrial. Estos debates tienen que ver con el grado en el que el comercio exterior estimuló o sostuvo la industrialización doméstica, o el desarrollo y la diversificación de los mercados exteriores británicos. Hispanoamérica ofreció un campo mucho más rico para las mercancías británicas durante este periodo de lo que solemos pensar, uno que parece haber representado al menos 6% de todas las exportaciones británicas antes de 1810. Este mercado absorbió cantidades significativas de manufacturas y en particular de textiles, y también proveyó grandes cantidades de las materias primas de las cuales dependieron el comercio y la industria británicos. Estas materias pri-

mas incluyeron el algodón, las maderas para hacer tinte, y las drogas, y sobre todo el suministro abundante de la plata en que se sostuvo el comercio global británico, en particular con Asia. El comercio con las colonias españolas también avivó el crecimiento económico de manera indirecta, al surtir a las plantaciones en las Indias Occidentales de mulas, caballos y distintos tipos de ganado, esenciales para sus operaciones. El mercado hispanoamericano resultó significativo desde por lo menos la década de 1790, pero alcanzó la cúspide de su influencia entre 1806 y 1808, cuando ayudó a compensar la crisis del comercio británico con Europa durante las guerras. Sin embargo, como latinoamericanista británico, me resulta más interesante la cuestión del desarrollo de las relaciones británicas con Hispanoamérica. Mi trabajo ha rastreado el desarrollo de estas relaciones en el medio siglo que precedió a la Independencia, en particular en la esfera económica. Quedan muchas cosas por aprender, y mis conclusiones por fuerza resultan provisionales, en espera de otras investigaciones detalladas. Pero pienso que su tendencia, por lo menos, es hacer retroceder el ascenso de la hegemonía comercial británica en la región quizá dos décadas hacia atrás, y mostrar hasta qué punto, y con qué medios, las bases de la intensa relación de Gran Bretaña con Latinoamérica en el siglo XIX se establecieron antes del inicio de la independencia política.

NOTAS AL PIE

[1] Un comentarista anónimo de la edición inglesa hizo poco caso de este llamamiento, y llamó al libro "anecdótico y posiblemente desquiciado" (*anecdotal and possibly deranged*) —una evidencia clara de los riesgos inherentes a la investigación sobre temas económicos con fuentes fragmentarias y parciales, y en ausencia de series estadísticas detalladas.

[2] Para este último periodo, veáse ahora Prado, *Edge of Empire*.

[3] Cuenca-Esteban, "British 'Ghost' Exports", tabla V, p. 83, tabla VI, p. 86; también véase comentarios en pp. 82, 84.

[4] Cuenca-Esteban, "British 'Ghost' Exports", tabla V, p. 83.

[5] Cifra que reúne las exportaciones y reexportaciones a Buenos Aires y Montevideo, de "A Comparative View of the State of the Trade of Great Britain with all Parts of the World…", en N.A., Cust. 17/28, n .f.

[6] Crouzet, *L'Économie britannique,* pp. 179-184.

[7] Goebel, "British Trade to the Spanish Colonies", pp. 309-310; Lynch, "British Policy and Spanish America", p. 29.

[8] Cuenca-Esteban, "British 'Ghost' Exports", *passim*.

[9] Davis, *The Industrial Revolution,* tabla 43, p. 96 (exportaciones); tabla 51, p. 104 (re-exportaciones); tabla 59, pp. 114-115 (importaciones).

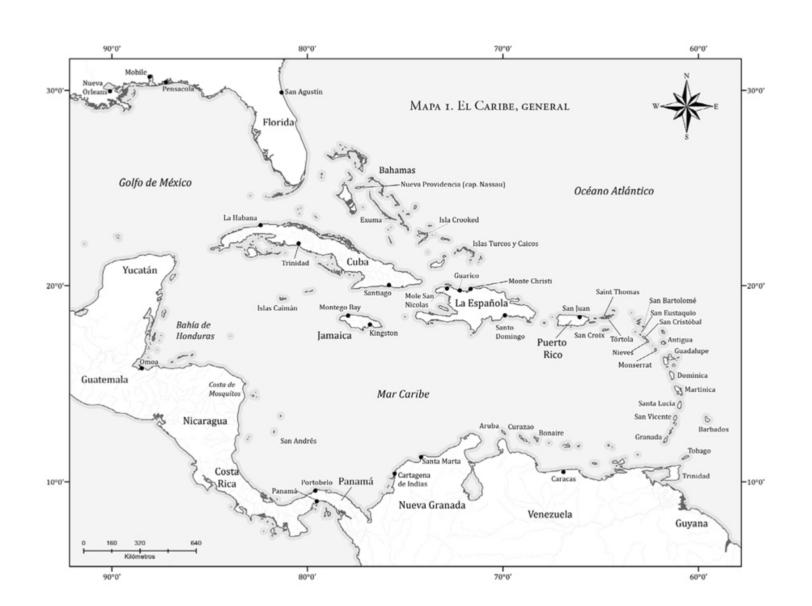
[10] Davis, *Industrial Revolution,* tabla 37, p. 86.

[11] Davis, *Industrial Revolution,* tabla 37, p. 86 (valores calculados del comercio exterior británico, sin incluir Irlanda).

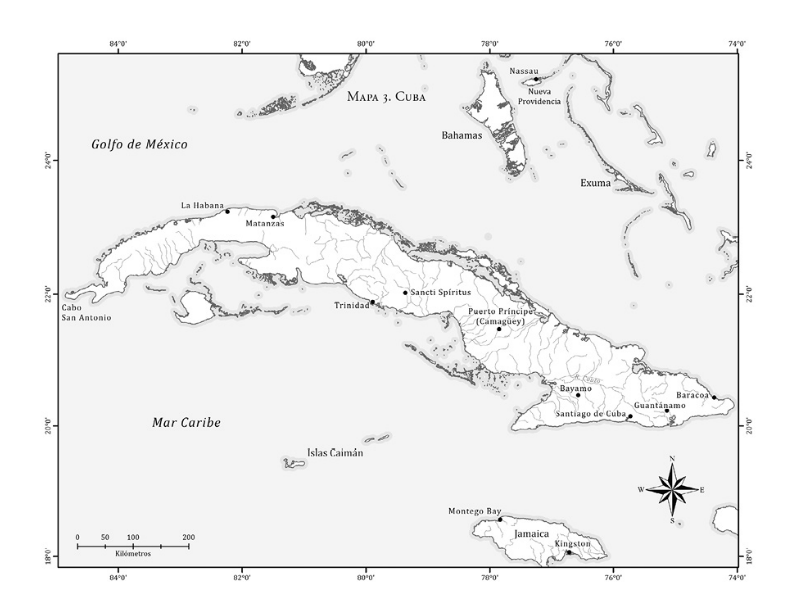
[12] Lynch, "British Policy and Spanish America", pp. 25-26; también Platt, *Latin America and British Trade,* pp. 28-29.

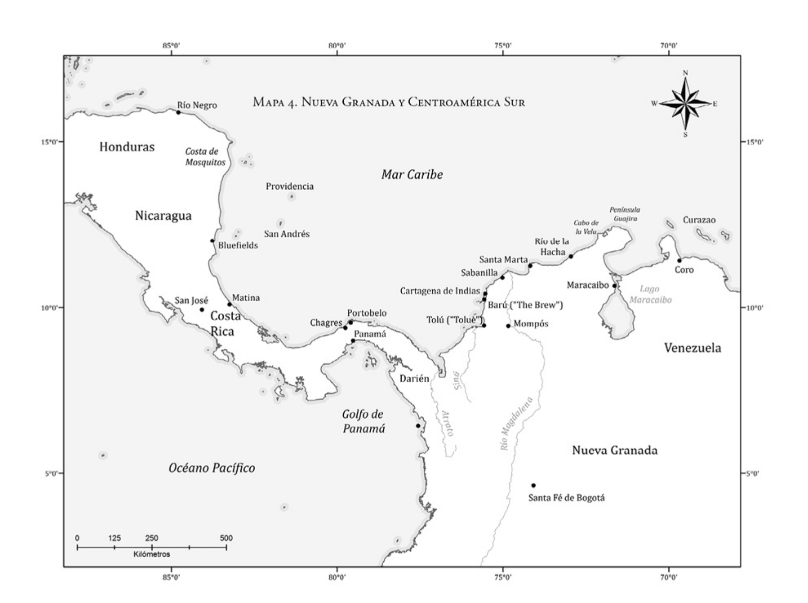
[13] Armytage, *The Free Port System,* pp. 92-93.

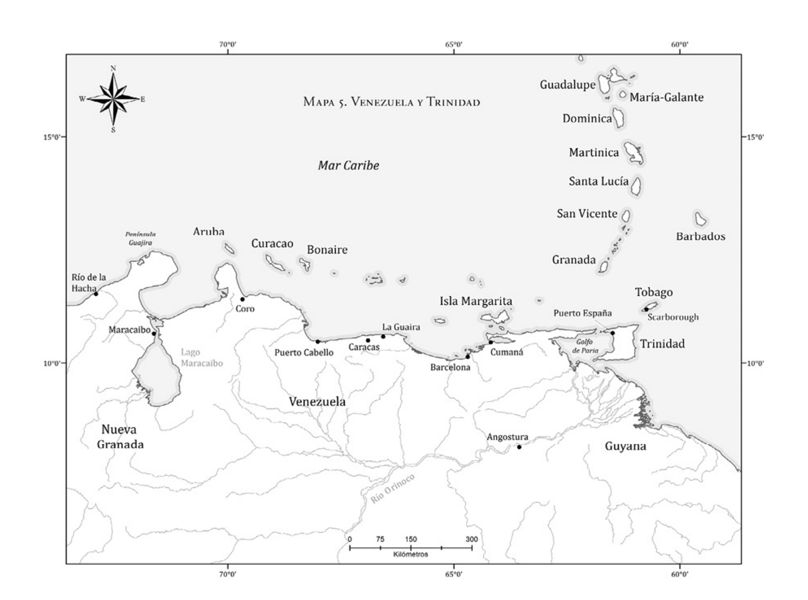
MAPAS

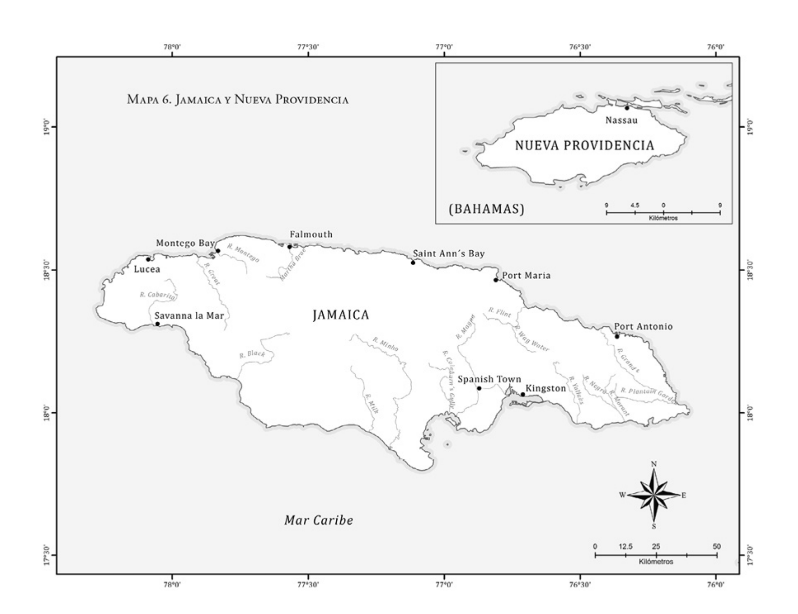

Mapa 1. El Caribe, general
90°0'
80°0'
70°0'
60°0'
30°0'
20°0'
10°0'
N
S
E
W
Mobile
Nueva Orleans
Pensacola
San Agustín
Florida
Golfo de México
Bahamas
Nueva Providencia (cap. Nassau)
Océano Atlántico
Exuma
Isla Crooked
La Habana
Islas Turcos y Caicos
Trinidad
Cuba
Yucatán
Guarico
Monte Christi
Santiago
Mole San Nicolas
La Española
Saint Thomas
San Bartolomé
San Eustaquio
San Cristóbal
Islas Caimán
Montego Bay
San Juan
Bahía de Honduras
Jamaica
Kingston
Santo Domingo
San Croix
Tórtola
Antigua
Puerto Rico
Nieves
Guadalupe
Monserrat
Omoa
Guatemala
Costa de Mosquitos
Mar Caribe
Dominica
Martinica
Santa Lucía
San Vicente
Nicaragua
Aruba
Curazao
Bonaire
Barbados
Granada
San Andrés
Tobago
Santa Marta
Costa Rica
Portobelo
Panamá
Cartagena de Indias
Caracas
Trinidad
Panamá
Nueva Granada
Venezuela
Guyana
0
160
320
640
Kilómetros


Mapa 2. Nueva España y Guatemala
Florida
Golfo de México
Río Bravo
México
Tampico
La Habana
Cuba
Bahía de Campeche
Mérida
Guadalajara
Ciudad de México
Jalapa
Zempoala
Veracruz
Alvarado
Puebla
Orizaba
Campeche
Islas Caimán
Mar Caribe
Bacalar
Coatzacoalcos
Villahermosa
Tabasco
Cayo San Jorge
Isla Roatán
Trujillo
Río Negro
Acapulco
Guatemala
Omoa
Honduras
Costa de Mosquitos
Ciudad de Guatemala
Providencia
Océano Pacífico
Nicaragua
San Andrés
Granada
Río San Juan
N
W
E
S
0
150
300
600
Kilómetros
105°0'
100°0'
95°0'
90°0'
85°0'
25°0'
20°0'
15°0'
10°0'

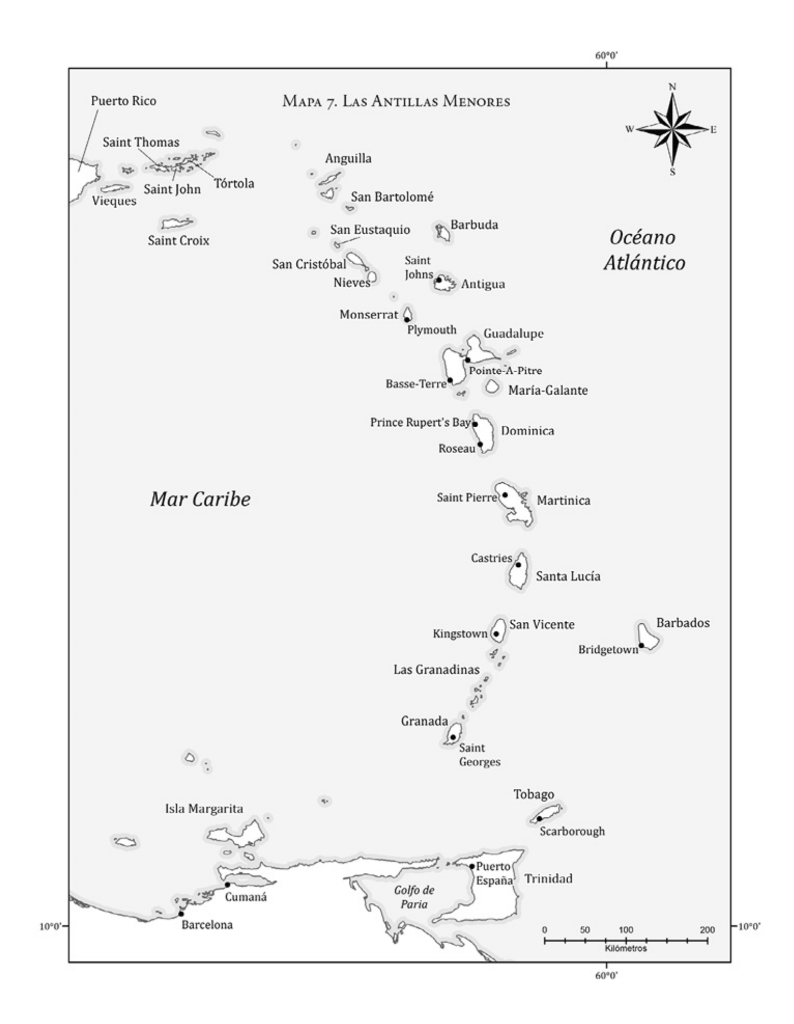

Mapa 3. Cuba
Golfo de México
Mar Caribe
Nassau
Nueva Providencia
Bahamas
Exuma
La Habana
Matanzas
Cabo San Antonio
Trinidad
Sancti Spíritus
Puerto Príncipe (Camagüey)
Bayamo
Santiago de Cuba
Guantánamo
Baracoa
Islas Caimán
Montego Bay
Jamaica
Kingston
Kilómetros
84°0'
82°0'
80°0'
78°0'
76°0'
74°0'
24°0'
22°0'
20°0'
18°0'
0
50
100
200
N
S
E
W


Mapa 4. Nueva Granada y Centroamérica Sur
Río Negro
Honduras
Costa de Mosquitos
Providencia
Mar Caribe
Nicaragua
Bluefields
San Andrés
Cabo de la Vela
Península Guajira
Curazao
Río de la Hacha
Santa Marta
Sabanilla
Cartagena de Indias
Maracaibo
Coro
Lago Maracaibo
San José
Matina
Costa Rica
Portobelo
Chagres
Panamá
Barú ("The Brew")
Tolú ("Tolue")
Mompós
Venezuela
Darién
Sinú
Atrato
Río Magdalena
Golfo de Panamá
Nueva Granada
Océano Pacífico
Santa Fé de Bogotá
Kilómetros


Mapa 5. Venezuela y Trinidad
Mar Caribe
Guadalupe
María-Galante
Dominica
Martinica
Santa Lucía
San Vicente
Barbados
Granada
Tobago
Scarborough
Puerto España
Trinidad
Golfo de Paria
Isla Margarita
Cumaná
Barcelona
La Guaira
Caracas
Puerto Cabello
Bonaire
Curacao
Aruba
Península Guajira
Río de la Hacha
Coro
Maracaibo
Lago Maracaibo
Venezuela
Nueva Granada
Angostura
Guyana
Río Orinoco
0 75 150 300
Kilómetros
70°0'
65°0'
60°0'
15°0'
10°0'
N
S
E
W



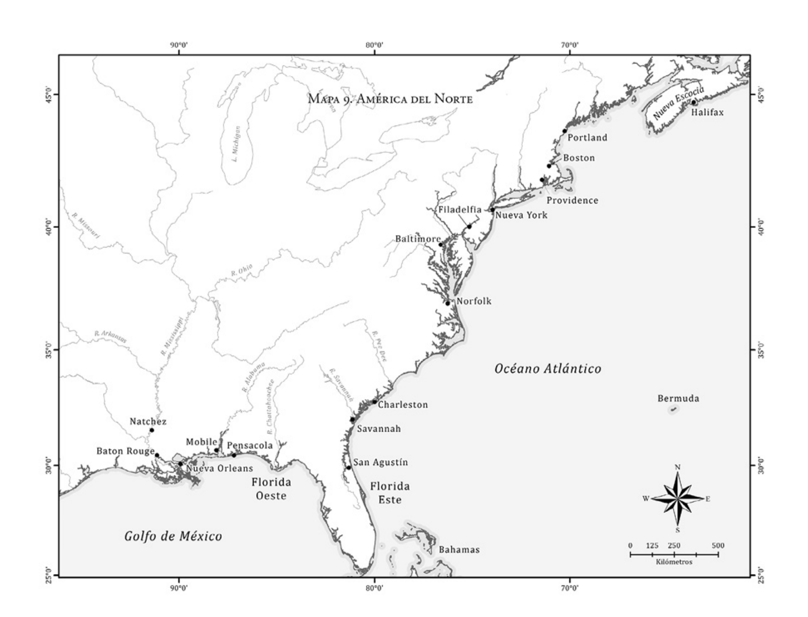
Mapa 6. Jamaica y Nueva Providencia
Nassau
NUEVA PROVIDENCIA
(BAHAMAS)
Kilómetros
Montego Bay
Falmouth
Lucea
Saint Ann's Bay
Port Maria
JAMAICA
Savanna la Mar
Port Antonio
Spanish Town
Kingston
Mar Caribe
Kilómetros

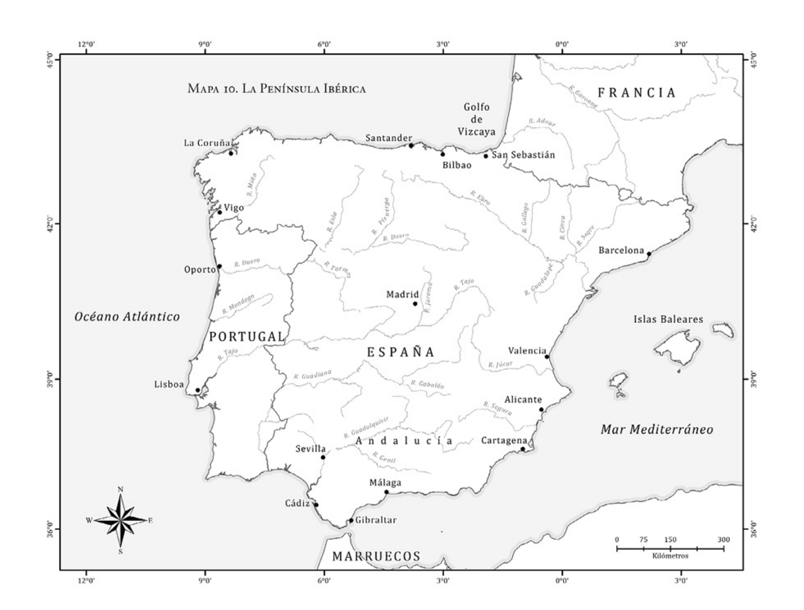


Mapa 7. Las Antillas Menores
60°0'
N
W
E
S
Puerto Rico
Saint Thomas
Tórtola
Saint John
Vieques
Saint Croix
Anguilla
San Bartolomé
San Eustaquio
Barbuda
San Cristóbal
Nieves
Saint Johns
Antigua
Océano Atlántico
Monserrat
Plymouth
Guadalupe
Pointe-A-Pitre
Basse-Terre
María-Galante
Prince Rupert's Bay
Dominica
Roseau
Mar Caribe
Saint Pierre
Martinica
Castries
Santa Lucía
Kingstown
San Vicente
Barbados
Bridgetown
Las Granadinas
Granada
Saint Georges
Tobago
Scarborough
Isla Margarita
Puerto España
Trinidad
Cumaná
Golfo de Paria
Barcelona
10°0'
0
50
100
200
Kilómetros



Mapa 8. América del Sur
Mar Caribe
La Guaira
Portobelo
Trinidad
Cartagena de Indias
Caracas
Panamá
Santa Fé de Bogotá
Popayán
Quito
Guayaquil
Paita
Trujillo
Bajo Perú
Brasil
Callao
Lima
Cuzco
Salvador de Bahía
Arequipa
Huancavelica
Chuquisaca (Sucre)
Arica
Potosí
Alto Perú
Océano Pacífico
Paraguay
Río de Janeiro
Asunción
Colonia del Sacramento
Valparaíso
Santiago
Buenos Aires
Montevideo
Río de La Plata
Concepción
Océano Atlántico
Valdivia
Islas Malvinas/Falkland
0 325 650 1,300
Kilómetros
90°0' 80°0' 70°0' 60°0' 50°0' 40°0' 30°0'
10°0' 0°0' 10°0' 20°0' 30°0' 40°0' 50°0'


Mapa 9. América del Norte
90°0'
80°0'
70°0'
45°0'
40°0'
35°0'
30°0'
25°0'
L. Michigan
R. Missouri
R. Ohio
R. Arkansas
R. Mississippi
R. Alabama
R. Chattahoochee
R. Savannah
R. Pee Dee
Nueva Escocia
Halifax
Portland
Boston
Providence
Filadelfia
Nueva York
Baltimore
Norfolk
Océano Atlántico
Bermuda
Charleston
Savannah
San Agustín
Natchez
Mobile
Pensacola
Baton Rouge
Nueva Orleans
Florida
Oeste
Florida
Este
Golfo de México
Bahamas
N
W
E
S
0 125 250 500
Kilómetros


Mapa 10. La Península Ibérica
FRANCIA
R. Garonne
Golfo de Vizcaya
R. Adour
La Coruña
Santander
Bilbao
San Sebastián
R. Miño
Vigo
R. Esla
R. Pisuerga
R. Ebro
R. Gallego
R. Cinca
R. Segre
R. Duero
Barcelona
Oporto
R. Tormes
R. Tajo
R. Guadalope
Madrid
R. Jarama
R. Mondego
Océano Atlántico
Islas Baleares
PORTUGAL
ESPAÑA
Valencia
R. Júcar
R. Guadiana
R. Gabolón
Lisboa
Alicante
R. Segura
R. Guadalquivir
Andalucía
Cartagena
Mar Mediterráneo
Sevilla
R. Genil
Málaga
Cádiz
Gibraltar
MARRUECOS
N
S
E
W
0
75
150
300
Kilómetros
12°0'
9°0'
6°0'
3°0'
0°0'
3°0'
45°0'
42°0'
39°0'
36°0'

APÉNDICE ESTADÍSTICO
EL COMERCIO BRITÁNICO CON LAS COLONIAS ESPAÑOLAS, 1788-1795

Tabla A1. Valor total registrado de las importaciones de las colonias españolas a las Indias Occidentales británicas, 1792-1795

1792:	396 693-3-5
1793:	420 577-0-7
1794:	410 281-6-9
1795:	498 562-1-6

Nota general acerca de las tablas: todas las cifras para valores aparecen en libras esterlinas-chelines-peniques. Todos los porcentajes están redondeados al decimal más cercano; como resultado, en algunos casos las cifras pueden no sumar 100. A menos que se indique lo contrario, los datos abarcan el periodo del 5 de enero al 5 de enero de cada año.
Fuente: N.A., Customs 17 / 14-17.

Tabla A2. Tonelaje de las embarcaciones que entraron a las Indias Occidentales británicas desde las colonias extranjeras y los Estados Unidos, 1788-1795

Colonias	*Tonelaje*		*Tonelaje*		*Tonelaje*	
	1788		1789		1790	
Españolas	12525	(23.1%)	13494	(25.1%)	12605	(21.4%)
Danesas	3153	(5.8%)	1906	(3.6%)	2613	(4.4%)
Holandesas	16916	(31.2%)	17817	(33.2%)	24585	(41.7%)
Francesas	19084	(35.2%)	18114	(33.7%)	16199	(27.5%)
Suecas	2528	(4.7%)	2348	(4.4%)	2939	(5.0%)
Total colonias	54206		53679		58941	
Los Estados Unidos	68447		97500		91504	
	1791		1792		1793	
Españolas	21885	(34.8%)	17451	(26.3%)	29139	(38.4%)
Danesas	3432	(5.5%)	5469	(8.2%)	3275	(4.3%)
Holandesas	17703	(28.1%)	15535	(23.4%)	26185	(34.5%)
Francesas	17688	(28.1%)	24495	(36.9%)	10065	(13.3%)
Suecas	2261	(3.6%)	3424	(5.2%)	7192	(9.5%)
Total colonias	62969		66374		75856	
Los Estados Unidos	87244		108746		91712	
	1794		1795			
Españolas	21697	(54.2%)	19008	(50.4%)		
Danesas	1821	(4.6%)	1465	(3.9%)		
Holandesas	14227	(35.6%)	16310	(43.2%)		
Francesas	---		---			
Succas	2266	(5.7%)	944	(2.5%)		
Total colonias	40011		37727			
Los Estados Unidos	91839		132435			

Nota: la tabla cubre el comercio tanto en navíos británicos como en barcos extranjeros bajo las Actas de Puertos Libres. En 1788, las colonias extranjeras principales eran: Saint Thomas, Saint Croix, Saint John (danesas); Curazao, San Eustaquio (holandesas); Martinica, Guadalupe, Maria-Galante, Santa Lucía, Tobago (francesas); San Bartolomé (sueca). Gran Bretaña capturó Tobago en abril de 1793, y Martinica y Santa Lucía en 1794.

Fuente: N.A., Customs 17 / 10-17.

Tabla A3. Valor total registrado de las importaciones de las colonias extranjeras y los Estados Unidos a las Indias Occidentales británicas, 1792-1795

Colonias	*Valor*		*Valor*	
	1792		1793	
Españolas	396 693-3-5	(64.6%)	420 577-0-7	(53.2%)
Danesas	11 190-11-9	(1.8%)	15 021-3-10	(1.9%)
Holandesas	112 198-8-9	(18.3%)	209 028-18-10	(26.5%)
Francesas	85 721-14-7	(14.0%)	99 266-12-9	(12.6%)
Suecas	8 043-4-0	(1.3%)	46 065-18-2	(5.8%)
Total colonias	613 847-2-6		789 959-14-2	
Los Estados Unidos	n/d		612 607-7-10	
	1794		1795	
Españolas	410 281-6-9	(81.6%)	498 562-1-6	(66.0%)
Danesas	3 690-17-6	(0.7%)	4 126-17-0	(0.5%)
Holandesas	77 819-9-3	(15.5%)	250 484-3-7	(33.2%)
Francesas	---		---	
Suecas	10 893-8-3	(2.2%)	2 015-13-0	(0.3%)
Total colonias	502 685-1-9		755 188-15-1	
Los Estados Unidos	644 315-6-4		991 258-2-0	

Nota: la tabla cubre el comercio tanto en navíos británicos como en barcos extranjeros bajo las Actas de Puertos Libres. No hay datos disponibles para los Estados Unidos en 1792. La cifra para los Estados Unidos en 1794 incluye 378 749-7-10 para navíos extranjeros que entraron por proclamación del gobernador —que fueron estadunidenses en su inmensa mayoría.

Fuente: N.A., Customs 17 / 14-17.

Tabla A4. Porción de navíos británicos y extranjeros de las embarcaciones que entraron desde las colonias españolas a las Indias Occidentales británicas, 1788-1795 (cifras de tonelaje total)

	Toneladas		*Toneladas*		*Toneladas*	
	1788		1789		1790	
Navíos británicos	2720	(21.7%)	3316	(24.6%)	2836	(22.5%)
Navíos extranjeros bajo las Actas de Puertos Libres	9805	(78.3%)	10178	(75.4%)	9769	(77.5%)
Total	12525		13494		12605	
	1791		1792		1793	
Navíos británicos	4387	(20.0%)	3185	(18.3%)	2716	(9.3%)
Navíos extranjeros bajo las Actas de Puertos Libres	17498	(80.0%)	14266	(81.7%)	26423	(90.7%)
Total	21885		17451		29139	
	1794		1795			
Navíos británicos	1884	(8.7%)	3743	(19.7%)		
Navíos extranjeros bajo las Actas de Puertos Libres	19813	(91.3%)	15265	(80.3%)		
Total	21697		19008			

Fuente: N.A., Customs 17 / 10-17.

Tabla A5. Porción de los navíos británicos y extranjeros del valor registrado de las importaciones de las colonias españolas a las Indias Occidentales británicas, 1792-1795

	Valor		*Valor*	
	1792		1793	
Importaciones en navíos británicos	21 806-1-5	(5.5%)	24 835-4-6	(5.9%)
Importaciones en navíos extranjeros bajo las Actas de Puertos Libres	374 887-2-0	(94.5%)	395 741-16-1	(94.1%)
Total	396 693-3-5		420 577-0-7	
	1794		1795	
Importaciones en navíos británicos	11 597-1-9	(2.8%)	18 410-17-3	(3.7%)
Importaciones en navíos extranjeros bajo las Actas de Puertos Libres	398 684-5-0	(97.2%)	480 151-4-3	(96.3%)
Total	410 281-6-9		498 562-1-6	

Fuente: N.A., Customs 17 / 14-17.

Tabla A6. Porción de cada colonia británica del tonelaje registrado de las embarcaciones extranjeras que entraron desde las colonias españolas, 1788-1795 (cifras de tonelaje total)

Colonia	*Toneladas*		*Toneladas*		*Toneladas*	
	1788		1789		1790	
Antigua	n/d		n/d		n/d	
Bahamas	484	(4.9%)	918	(9.0%)	1 183	(12.1%)
Dominica	1 075	(11.0%)	944	(9.3%)	977	(10.0%)
Granada	2 886	(29.4%)	3 365	(33.1%)	3 040	(31.1%)
Jamaica	5 360	(54.7%)	4 951	(48.6%)	4 569	(46.8%)
Total	9 805		10 178		9 769	
	1791		1792		1793	
Antigua	n/d		n/d		---	
Bahamas	1 055	(6.0%)	708	(5.0%)	1 949	(7.4%)
Dominica	827	(4.7%)	1 364	(9.6%)	685	(2.6%)
Granada	4 290	(24.5%)	5 019	(35.2%)	4 912	(18.6%)
Jamaica	11 326	(64.7%)	7 175	(50.3%)	18 877	(71.4%)
Total	17 498		14 266		26 423	
	1794		1795			
Antigua	---		---			
Bahamas	n/d		2 120	(13.9%)		
Dominica	542	(2.7%)	255	(1.7%)		
Granada	3 499	(17.7)	1 614	(10.6%)		
Jamaica	15 772	(79.6%)	11 276	(73.9%)		
Total	19 813		15 265			

Nota: el puerto libre de Antigua abrió apenas en 1793. Faltan datos para las Bahamas en 1794.
Fuente: N.A., Customs 17 / 10-17.

Tabla A7. Porción de cada colonia británica del valor registrado de las importaciones en embarcaciones extranjeras que entraron desde las colonias españolas, 1792-1795

Colonia	*Año*		*Año*	
	1792		1793	
Antigua	n/d		---	
Bahamas	19 270-11-3	(5.1%)	22 068-14-4	(5.6%)
Dominica	24 189-5-3	(6.5%)	13 793-10-6	(3.5%)
Granada	57 905-15-6	(15.4%)	63 884-17-9	(16.1%)
Jamaica	273 521-10-0	(73.0%)	295 994-13-6	(74.8%)
Total	374 887-02-0		395 741-16-1	
	1794		1795	
Antigua	---		---	
Bahamas	18 938-0-6	(4.8%)	---	
Dominica	4 663-7-0	(1.2%)	5 991-10-6	(1.2%)
Granada	41 060-0-9	(10.3%)	16 792-6-9	(3.5%)
Jamaica	334 022-16-9	(83.8%)	457 367-7-0	(95.3%)
Total	398 684-5-0		480 151-4-3	

Nota: en el informe del inspector general acerca de las importaciones a las Bahamas en 1794 (Customs 17 / 16, f.90v), se asigna un valor a la moneda importada de 99-16-0, y se da su equivalente en dólares como "199 600". El verdadero equivalente de 199 600 dólares en libras esterlinas, al tipo de cambio vigente de *ca*. $4.44 por libra, es de 44 914-10-0 —un aumento que afectaría materialmente al valor total de las importaciones a las Bahamas. He asumido aquí, sin embargo, que la cifra de 99-16-0 libras esterlinas, si bien es sin duda inferior a las importaciones reales de plata, es el número que el inspector general consideró correcto.

Fuente: N.A., Customs 17 / 10-17.

Tabla A8. Porción de cada colonia británica del tonelaje registrado de las embarcaciones británicas que entraron desde las colonias españolas, 1788-1795 (cifras de tonelaje total)

Colonia	*Toneladas*		*Toneladas*		*Toneladas*	
	1788		1789		1790	
Antigua	62	(2.3%)	775	(23.4%)	960	(33.9%)
Bahamas	25	(0.9%)	71	(2.1%)	105	(3.7%)
Barbados	275	(10.1%)	163	(4.9%)	140	(4.9%)
Dominica	634	(23.3%)	53	(1.6%)	198	(7.0%)
Granada	440	(16.2%)	919	(27.7%)	1 160	(40.9%)
Jamaica	46	(1.7%)	332	(10.0%)	150	(5.3%)
Martinica	n/d		n/d		n/d	
Montserrat	---		---		---	
Nieves	191	(7.0%)	334	(10.1%)	---	
San Cristóbal	394	(14.5%)	457	(13.8%)	63	(2.2%)
San Vicente	592	(21.8%)	212	(6.4%)	60	(2.1%)
Tobago	n/d		n/d		n/d	
Tórtola	61	(2.2%)	---		---	
Total	2 720		3 316		2 836	
	1791		1792		1793	
Antigua	804	(18.3%)	508	(15.9%)	161	(5.9%)
Bahamas	669	(15.2%)	462	(14.5%)	356	(13.1%)
Barbados	130	(3.0%)	342	(10.7%)	---	
Dominica	---		53	(1.7%)	86	(3.2%)
Granada	1 219	(27.8%)	1 453	(45.6%)	379	(14.0%)
Jamaica	1 088	(24.8%)	184	(5.8%)	1 286	(47.3%)

Colonia	*Toneladas*		*Toneladas*		*Toneladas*	
Martinica	n/d		n/d		n/d	
Montserrat	---		---		---	
Nieves	---		31	(1.0%)	192	(7.1%)
San Cristóbal	35	(0.8%)	106	(3.3%)	79	(2.9%)
San Vicente	442	(10.1%)	46	(1.4%)	112	(4.1%)
Tobago	n/d		n/d		65	(2.4%)
Tórtola	---		---		---	
Total	4387		3185		2716	
	1794		1795			
Antigua	222	(11.8%)	278	(7.4%)		
Bahamas	n/d		279	(7.5%)		
Barbados	104	(5.5%)	---			
Dominica	---		---			
Granada	1330	(70.6%)	2012	(53.8%)		
Jamaica	109	(5.8%)	53	(1.4%)		
Martinica	n/d		264	(7.1%)		
Montserrat	---		---			
Nieves	---		---			
San Cristóbal	32	(1.7%)	---			
San Vicente	87	(4.6%)	273	(7.3%)		
Tobago	---		584	(15.6%)		
Tórtola	---		---			
Total	1884		3743			

Nota: Faltan datos para las Bahamas en 1794.
Fuente: N.A., Customs 17 / 10-17.

Tabla A9. Porción de cada colonia británica del valor registrado de las importaciones en embarcaciones británicas que entraron desde las colonia españolas, 1792-1795

Colonia	*Valor*		*Valor*	
	1792		1793	
Antigua	2804-18-9	(12.9%)	24-5-0	(0.1%)
Bahamas	3974-10-8	(18.2%)	3204-3-0	(12.9%)
Barbados	3755-0-0	(17.2%)	---	
Dominica	917-0-0	(4.2%)	390-12-6	(1.6%)
Granada	10216-12-0	(46.9%)	7672-17-6	(30.9%)
Jamaica	---		11558-6-6	(46.5%)
Martinica	n/d		n/d	
Montserrat	---		---	
Nieves	138-0-0	(0.6%)	1268-0-0	(5.1%)
San Cristóbal	---		92-0-0	(0.4%)
San Vicente	---		625-0-0	(2.5%)
Tobago	n/d		---	
Tórtola	---		---	
Total:	21806-1-5		24835-4-6	
	1794		1795	
Antigua	683-17-3	(5.9%)	366-5-0	(2.0%)
Bahamas	1387-17-0	(12.0%)	995-17-0	(5.4%)
Barbados	60-5-0	(0.5%)	---	
Dominica	---		---	
Granada	8801-17-6	(75.9%)	6093-3-9	(33.1%)
Jamaica	---		---	
Martinica	n/d		3359-7-6	(18.2%)
Montserrat	---		---	
Nieves	---		---	
San Cristóbal	317-17-6	(2.7%)	---	
San Vicente	345-7-6	(3.0%)	2809-0-0	(15.3%)
Tobago	---		4787-4-0	(26.0%)
Tórtola	---		---	
Total	11597-1-9		18410-17-3	

Fuente: N.A., Customs 17 / 14-17.

Tabla A10. Importaciones registradas de las colonias españolas a las Indias Occidentales británicas, 1792-1795

Mercancía	Valor	*Categoría general*	*% de valor total*
1792			
Dólares	70 225-0-0	Moneda:	17.7
Palo de Brasil	2 400-0-0		
Cochinilla	863-4-0		
Palo amarillo	70 146-5-9		
Añil	2 432-15-0		
Palo de Campeche	116-0-0		
Palo de Nicaragua	6 446-0-0	Tintes y maderas para teñir:	20.8
Tablas de cedro	6-1-4		
Ébano	8-0-0		
Madera dura en pedazos	318-10-0		
Caoba	1 095-8-4		
Madera para aserrín	2 607-0-0	Otras maderas:	1.0
Corteza del Perú	2 406-19-0		
Guayacán	85-5-0	Drogas:	0.6
Vacas y bueyes	28 039-0-0		
Cueros	16 276-13-0		
Caballos	18 972-0-0		
Mulas y burros	96 608-0-0		
Aves	54-1-0		
Ovejas y cerdos	901-0-0	Ganado y cueros:	40.5
Maíz indio	540-0-0	Alimentos:	0.1
Cacao	152-12-6		
Lana de algodón	54 924-2-6	Productos de las plantaciones:	13.9
Resina de copal	13 544-6-0		
Carey	280-0-0		
Negros	7 245-0-0	Misceláneos:	5.3
Total	396 693-3-5		

Mercancía	Valor	*Categoría general*	*% de valor total*
1793			
Dólares	122894-10-0	Moneda:	29.2
Palo de Brasil	44-0-0		
Cochinilla	5600-0-0		
Palo amarillo	21758-1-0		
Añil	800-7-6		
Palo de Campeche	241-8-6		
Palo de Nicaragua	12654-12-0	Tintes y maderas para teñir	9.8
Madera para barcos	6-5-0		
Madera de cedro	12-0-0		
Ébano	10-10-0		
Madera dura	752-6-6		
Caoba	6524-1-8		
Madera para aserrín	158-0-0		
Tablas de pino	50-0-0		
Tejas y duelas	399-19-0	Otras maderas:	1.9
Bálsamo	710-0-0		
Guayacán	300-0-0		
Zarzaparrilla	1312-10-0	Drogas:	0.6
Vacas y bueyes	54213-0-0		
Cueros	18163-0-8		
Caballos	23400-0-0		
Mulas y burros	95500-0-0		
Aves	6-18-0		
Ovejas y cerdos	721-0-0		
Sebo	468-9-0	Ganado, cueros y sebo:	45.8
Pan y harina	825-5-0		
Maíz indio	91-7-6		
Arroz	165-12-0	Alimentos:	0.3
Cacao	430-13-0		
Lana de algodón	43526-16-3		

Mercancía	Valor	*Categoría general*	*% de valor total*
1793			
Azúcar	3206-0-0	Productos de las plantaciones:	11.2
"Goma algobora"	4500-0-0		
Resina de copal	665-0-0		
Negros	135-0-0		
Brea y alquitrán	30-0-0		
Carey	300-8-0	Misceláneos:	1.3
Total	420 577-0-7		
1794			
Dólares	172 697-6-0	Moneda:	42.1
Palo de Brasil	466-10-0		
Palo amarillo	10 957-9-9		
Añil	8 275-10-0		
Palo de Campeche	327-0-0		
Palo de Nicaragua	10744-10-0	Tintes y maderas para teñir	7.5
Madera de cedro	134-10-0		
Vigas de madera dura	52-13-0		
Aros y tablones para barriles	226-0-0		
Caoba	4289-7-6		
Madera para aserrín	24-0-0		
Tablas de pino	7-0-0	Otras maderas:	1.2
Bálsamo	0-15-0		
Guaiacum	247-10-0		
Guayacán	307-10-0		
Zarzaparrilla	75-18-9	Drogas:	0.2
Vacas y bueyes	60 228-0-0		
Cueros	10 242-12-6		
Caballos	21 582-0-0		
Mulas	88 580-0-0		

Mercancía	Valor	*Categoría general*	*% de valor total*
1794			
Aves	18-8-0		
Ovejas y cerdos	1 853-5-0		
Sebo	59-6-0	Ganado, cueros y sebo:	44.5
Cocos	78-0-0		
Res y cerdo	372-12-0		
Maíz indio	331-12-6	Alimentos:	0.2
Cacao	48-8-9		
Café	835-5-0		
Lana de algodón	15 362-15-0		
Pimentón	28-0-0		
Azúcar	973-0-0	Productos de las plantaciones:	4.2
Resina de copal	210-0-0		
Sal	30-0-0		
Negros	405-0-0		
Carey	209-12-0	Misceláneos:	0.2
Total	410 281-6-9		
1795			
Dólares	320 340-0-0	Moneda:	64.3
Palo de Brasil	155-0-0		
Palo amarillo	1 618-6-4		
Añil	581-17-6		
Palo de Campeche	22-6-0		
Palo de Nicaragua	8 689-16-0	Tintes y maderas para teñir:	2.2
Vigas de cedro	3-0-0		
Vigas de madera dura	57-15-0		
Caoba	542-14-2		
Tablas de pino	255-0-0		
Tablones para barriles	54-0-0	Otras maderas:	0.2
Cascarilla	37-10-0		

Mercancía	Valor	*Categoría general*	*% de valor total*
1795			
Guayacán	12-14-3	Drogas	0.0
Vacas y bueyes	32 229-0-0		
Cueros	5,316-0-6		
Caballos	20 196-0-0		
Mulas	45 900-0-0		
Aves	28-2-0		
Ovejas y cerdos	628-10-0	Ganado y cueros:	20.9
Pan y harina	764-1-0		
Cocos	140-0-0		
Pescado seco	521-18-0		
Maíz indio	430-0-6		
Chícharo seco	25-13-0		
Arroz	282-18-0	Alimentos:	0.4
Azúcar moreno	183-18-0		
Cacao	142-10-0		
Café	630-10-0		
Lana de algodón	57 984-6-3		
Tabaco	181-5-0	Productos de las plantaciones:	11.9
Pieles de venado	90-0-0		
Resina de copal	52-10-0		
Negros	315-0-0		
Brea y alquitrán	150-0-0	Misceláneos:	0.1
Total	498 562-1-6		

Nota: los porcentajes menores a 0.05% se han expresado como 0.0%. Incluye importaciones tanto en navíos británicos como en extranjeros bajo las Actas de Puertos Libres.
Fuente: N.A., Customs 17 / 14-17.

Tabla A11. Naturaleza de las importaciones de las colonias españolas a las Indias Occidentales británicas, 1792-1795, en embarcaciones británicas y extranjeras

Categoría general de las importaciones	*Porcentaje del valor total de las importaciones en navíos británicos (promedio anual, 1792-1795)*	*Porcentaje del valor total de las importaciones en navíos extranjeros (promedio anual, 1792-1795)*
Moneda	4.8	41.4
Tintes y maderas para teñir	9.8	9.6
Otras maderas	7.8	0.7
Drogas	1.9	0.2
Ganado y cueros	26.4	37.6
Alimentos	5.2	---
Productos de las plantaciones	26.3	9.3
Misceláneos	17.8	1.2
Total	100.0	100.0

Fuente: N.A., Customs 17 / 14-17.

Tabla A12. Naturaleza de las importaciones de las colonias españolas a cada colonia británica, 1792-1795: importaciones en embarcaciones extranjeras (porcentajes)

Colonia británica	*Moneda*	*Tintes y maderas para teñir*	*Otras maderas*	*Drogas*
Bahamas	48.0%	6.5%	4.5%	---
Dominica	---	13.2%	0.2%	3.6%
Granada	---	3.7%	0.6%	0.9%
Jamaica	48.0%	10.3%	0.6%	0.1%

Colonia británica	*Ganado y cueros*	*Alimentos*	*Productos de las plantaciones*	*Misceláneos*
Bahamas	35.4%	---	5.7%	---
Dominica	37.2%	0.3%	19.2%	26.3%
Granada	57.7%	0.1%	33.6%	3.4%
Jamaica	35.0%	---	5.9%	0.1%

Nota: las cifras para las Bahamas presentan una porción porcentual promedio para los tres años (1792 a 1794) durante los cuales se registraron importaciones a los puertos libres de estas islas.
Fuente: N.A., Customs 17 / 14-17.

Tabla A13. Naturaleza de las importaciones de las colonias españolas a cada colonia británica, 1792-1795: importaciones en embarcaciones británicas (porcentajes)

Colonia británica	*Moneda*	*Tintes y maderas para teñir*	*Otras maderas*	*Drogas*
Antigua	---	27.0%	8.9%	---
Bahamas	38.6%	7.7%	---	0.1%
Barbados	---	1.0%	68.6%	---
Dominica	---	---	---	---
Granada	---	15.0%	2.5%	0.4%
Jamaica	---	5.3%	17.3%	11.4%
Martinica	---	---	---	---
Nieves	---	9.8%	5.5%	---
San Cristóbal	---	---	22.4%	---
San Vicente	---	---	1.6%	---
Tobago	---	---	---	---

Colonia británica	*Ganado y cueros*	*Alimentos*	*Productos de las plantaciones*	*Misceláneos*
Antigua	53.3%	---	10.8%	---
Bahamas	33.7%	12.5%	0.8%	6.4%
Barbados	14.9%	---	15.4%	---
Dominica	---	---	100.0%	---
Granada	6.7%	8.1%	27.9%	39.4%
Jamaica	54.2%	---	11.8%	---
Martinica	---	---	100.0%	---
Nieves	75.1%	---	---	9.6%
San Cristóbal	---	33.9%	43.6%	---
San Vicente	1.0%	---	97.5%	---
Tobago	100.0%	---	---	---

Nota: sólo Antigua, las Bahamas y Granada tuvieron importaciones registradas en cada uno de los cuatro años; las cifras para las otras colonias representan el porcentaje promedio de los años para los cuales se registraron importaciones.

Fuente: N.A., Customs 17 / 14-17.

Tabla A14. Comercio de los puertos libres británicos
con las colonias extranjeras vecinas: porciones porcentuales promedio,
comercios de importación y exportación combinados

Porciones porcentuales del tonelaje total:					
1788					
	Colonias españolas	*Colonias danesas*	*Colonias holandesas*	*Colonias francesas*	*Colonias suecas*
Dominica	14.2%	3.0%	8.6%	73.8%	0.5%
Granada	60.1%	7.0%	4.0%	28.4%	0.7%
Jamaica	54.6%	3.3%	4.4%	37.7%	---
Bahamas	100.0%	---	---	---	---
1789					
	Colonias españolas	*Colonias danesas*	*Colonias holandesas*	*Colonias francesas*	*Colonias suecas*
Dominica	15.6%	---	4.4%	80.0%	0.2%
Granada	55.2%	1.4%	15.1%	28.0%	0.5%
Jamaica	49.9%	---	4.9%	45.3%	---
Bahamas	100.0%	---	---	---	---
1790					
	Colonias españolas	*Colonias danesas*	*Colonias holandesas*	*Colonias francesas*	*Colonias suecas*
Dominica	14.3%	3.2%	3.2%	79.0%	0.5%
Granada	57.8%	2.9%	8.4%	31.1%	---
Jamaica	51.4%	0.5%	5.2%	41.6%	1.4%
Bahamas	100.0%	---	---	---	---
1791					
	Colonias españolas	*Colonias danesas*	*Colonias holandesas*	*Colonias francesas*	*Colonias suecas*
Dominica	14.1%	2.7%	7.3%	75.9%	0.1%
Granada	54.0%	5.5%	4.5%	36.0%	---
Jamaica	78.2%	0.5%	6.9%	14.3%	0.3%
Bahamas	97.5%	---	---	2.5%	---

Porciones porcentuales del tonelaje total:					
1792					
	Colonias españolas	*Colonias danesas*	*Colonias holandesas*	*Colonias francesas*	*Colonias suecas*
Dominica	37.1%	2.0%	10.2%	50.7%	---
Granada	47.4%	3.7%	3.7%	45.4%	---
Jamaica	50.8%	---	5.5%	43.8%	---
Bahamas	98.9%	---	---	1.1%	---
1793					
	Colonias españolas	*Colonias danesas*	*Colonias holandesas*	*Colonias francesas*	*Colonias suecas*
Dominica	46.0%	16.5%	12.4%	21.6%	3.6%
Granada	68.8%	5.0%	5.6%	18.6%	2.2%
Jamaica	88.7%	0.9%	1.4%	8.9%	0.2%
Bahamas	100.0%	---	---	---	---
1794					
	Colonias españolas	*Colonias danesas*	*Colonias holandesas*	*Colonias francesas*	*Colonias suecas*
Dominica	62.0%	34.2%	2.6%	---	1.2%
Granada	93.9%	5.9%	0.3%	---	---
Jamaica	96.6%	0.9%	2.6%	---	---
Bahamas	(No hay datos en este volumen)				
1795					
	Colonias españolas	*Colonias danesas*	*Colonias holandesas*	*Colonias francesas*	*Colonias suecas*
Dominica	73.5%	26.5%	---	---	---
Granada	97.2%	2.9%	---	---	---
Jamaica	100.0%	---	---	---	---
Bahamas	100.0%	---	---	---	---

Fuente: N.A., Customs 17 / 14-17.

Tabla A15. Comercio de las Indias Occidentales británicas con Hispanoamérica en embarcaciones extranjeras bajo las Actas de Puertos Libres, 1788-1795; número total de barcos, tonelaje y tripulación

El comercio de importación:					
Colonia británica	*Barcos*	*Tonelaje*	*Tripulación*	*(Tonelaje promedio)*	*(Tripulación promedio)*
Bahamas	345	8 417	1 540	24.4	4.5
Dominica	188	6 669	1 764	35.5	9.4
Granada	1 274	28 625	8 658	22.5	6.8
Jamaica	2 077	79 306	15 785	38.2	7.6

Nota: los promedios aparecen redondeados al decimal más cercano. “Barcos” se refiere al número de viajes que se hicieron, no necesariamente al número real de barcos que se emplearon en el comercio.
Fuente: N.A., Customs 17 / 10-17.

Tabla A16. Comercio de las Indias Occidentales británicas con Hispanoamérica en embarcaciones británicas, 1788-1795: número total de barcos, tonelaje y tripulación

El comercio de importación:					
Colonia británica	*Barcos*	*Tonelaje*	*Tripulación*	*(Tonelaje promedio)*	*(Tripulación promedio)*
Antigua	57	3 770	427	66.1	7.5
Bahamas	46	1 967	243	42.8	5.3
Barbados	17	1 154	88	67.9	5.2
Dominica	12	1 024	92	85.3	7.7
Granada	140	8 912	888	63.7	6.3
Jamaica	37	3 248	371	87.8	10.0
Martinica	4	264	24	66	6
Montserrat	---	---	---		
Nieves	11	748	69	68	6.3
San Cristóbal	18	1 166	105	64.8	5.8
San Vicente	35	1 824	199	52.1	5.7
Tobago	13	649	100	49.9	7.7
Tórtola	1	61	8	61	8
[Total		24 787]			

Nota: los promedios aparecen redondeados al decimal más cercano. “Barcos” se refiere al número de viajes que se hicieron, no necesariamente al número real de barcos que se emplearon en el comercio.
Fuente: N.A., Customs 17 / 10-17.

Tabla A17. Valor total registrado de las exportaciones de las Indias Occidentales británicas a las colonias españolas, 1792-1795

1792:	103 600-15-0
1793:	150 044-0-0
1794:	136 686-10-0
1795:	188 449-2-0

Fuente: N.A., Customs 17 / 14-17.

Tabla A18. Exportaciones de esclavos de las Indias Occidentales británicas a las colonias españolas, 1792-1795

	1792		1793	
En navíos británicos:				
Colonia	*Número de esclavos exportados*		*Número de esclavos exportados*	
Antigua	8	(1.0%)	10	(1.2%)
Bahamas	8	(1.0%)	---	
Barbados	---		---	
Dominica	579	(70.4%)	---	
Granada	170	(20.7%)	524	(61.0%)
Jamaica	27	(3.3%)	265	(30.8%)
San Cristóbal	30	(3.6%)	---	
San Vicente	---		60	(7.0%)
Total	822	(36.0%)	859	(26.9%)
En navíos extranjeros bajo las Actas de Puertos Libres:				
Bahamas	---		---	
Dominica	251	(17.2%)	6	(0.3%)
Granada	1 102	(75.4%)	625	(26.8%)
Jamaica	108	(7.4%)	1 700	(72.9%)
Total	1 461	(64.0%)	2 331	(73.1%)
Gran total	2 283		3 190	
	1794		1795	
En navíos británicos:				
Colonia	*Número de esclavos exportados*		*Número de esclavos exportados*	
Antigua		---		---
Bahamas	48	(7.3%)	---	
Barbados	60	(9.1%)	29	(11.1%)
Dominica	---		---	
Granada	248	(37.7%)	228	(87.0%)

Colonia	*Número de esclavos exportados*		*Número de esclavos exportados*	
Jamaica	132	(20.1%)	5	(1.9%)
San Cristóbal	140	(21.3%)	---	
San Vicente	30	(4.6%)	---	
Total	658	(23.0%)	262	(6.3%)
En navíos extranjeros bajo las Actas de Puertos Libres:				
Bahamas	8	(0.4%)	---	
Dominica	---		---	
Granada	207	(9.4%)	73	(1.9%)
Jamaica	1 994	(90.3%)	3 818	(98.1%)
Total	2 209	(77.0%)	3 891	(93.7%)
Gran total	2 867		4 153	

Fuente: N.A., Customs 17 / 14-17.

Tabla A19. Valor total registrado de las importaciones de las colonias españolas a Norteamérica británica y Bermuda, 1792-1795

1792:	1097-14-4
1793:	1 079-16-6
1794:	639-10-0
1795:	475-5-9

Fuente: N.A., Customs 17 / 14-17.

Tabla A20. Norteamérica británica: porción de cada colonia británica del tonelaje registrado de embarcaciones británicas que entraron desde las colonias españolas, 1788-1795

	1788		1789		1790	
Bermuda	69	(100.0%)	---		---	
Cabo Bretón	---		---		---	
Nueva Brunswick	---		62	(6.5%)	---	
Terranova	---		543	(56.5%)	66	(100.0%)
Nueva Escocia	---		356	(37.0%)	---	
Total	69		961		66	
		1791		1792		1793
Bermuda	61	(100.0%)	102	(28.6%)	64	(30.3%)
Cabo Bretón	---		---		---	
Nueva Brunswick	---		---		---	
Terranova	---		102	(28.6%)	147	(69.7%)
Nueva Escocia	---		153	(42.9%)	---	
Total	61		357		211	
		1794		1795		
Bermuda	---		32	(16.0%)		
Cabo Bretón	---		---			
Nueva Brunswick	---		---			
Terranova	---		---			
Nueva Escocia	---		168	(84.0%)		
Total		Ninguno	200			

Nota: de 1793 en adelante, los registros del inspector general para las colonias continentales abarcan los *12 meses a partir del 10 de octubre* del año en cuestión.
Fuente: N.A., Customs 17 / 10-17.

Tabla A21: Norteamérica británica: porción de cada colonia británica del tonelaje registrado de embarcaciones británicas que zarparon hacia las colonias españolas, 1788-1795

	1788		1789		1790	
Bermuda	242	(72.2%)	69	(100.0%)	39	(100.0%)
Cabo Bretón	20	(6.0%)	---		---	
Nueva Brunswick	73	(21.8%)	---		---	
Terranova	---		---		---	
Nueva Escocia	---		---		---	
Total	335		69		39	
	1791		1792		1793	
Bermuda	125	(100.0%)	---		38	(100.0%)
Cabo Bretón	---		---		---	
Nueva Brunswick	---		---		---	
Terranova	---		---		---	
Nueva Escocia	---		---		---	
Total	125		Ninguno		38	
	1794		1795			
Bermuda	---		67	(34.9%)		
Cabo Bretón	---		---			
Nueva Brunswick	---		---			
Terranova	---		---			
Nueva Escocia	---		125	(65.1%)		
Total	Ninguno		192			

Nota: de 1793 en adelante los registros del inspector general para las colonias continentales abarcan los *12 meses a partir del 10 de octubre* del año en cuestión.
Fuente: N.A., Customs 17 / 10-17.

NOTA SOBRE FUENTES DE ARCHIVO

La investigación para este libro se llevó a cabo en los siguientes archivos y secciones:

REINO UNIDO

National Archives	Admiralty, Board of Trade, Colonial Office, Papers of H.M. Customs, Foreign Office, Privy Council, State Papers Foreign, Treasury
British Library	Additional Mss., Egerton Mss., Stowe Mss.
Staffordshire Record Office	Dartmouth Papers
Sheffield Archives	Wentworth Woodhouse Muniments, Rockingham Papers

ESPAÑA

Archivo General de Indias	Gobierno (subsecciones Caracas, México, Santa Fe, Santo Domingo), Indiferente General, Consulados
Archivo Histórico Nacional	Estado
Archivo General de Simancas	Estado
Archivo del Museo	Serie general de manuscritos

Naval

MÉXICO

Archivo General de la Nación	Alcabalas, Archivo Histórico de Hacienda, Bandos, Consulado, Correspondencia de Diversas Autoridades, Correspondencia de Virreyes, Inquisición, Marina

CUBA

Archivo Nacional de Cuba	Asuntos Políticos, Correspondencia de los Capitanes Generales, Miscelánea de Libros, Real Consulado y Junta de Fomento

COLOMBIA

Archivo General de la Nación	Archivo Anexo: Historia, Colonia: Consulados, Colonia: Contrabandos, Colonia: Historia Civil, Colonia: Negocios Exteriores, Colonia: Virreyes

LOS ESTADOS UNIDOS

National Archives	Record Group 59 (Despatches from United States Consuls)

BIBLIOGRAFÍA PARA EL ESTUDIO DEL COMERCIO BRITÁNICO CON LAS COLONIAS ESPAÑOLAS

Esta bibliografía aspira a presentar una guía de las fuentes publicadas para el estudio del comercio británico con las colonias españolas, especialmente en el Caribe durante el medio siglo después de la Guerra de los Siete Años. La intención ha sido incluir la mayoría de los trabajos importantes publicados en inglés, español, francés y portugués, especialmente desde alrededor de 1950, si bien muchas obras más antiguas también se incluyen en los casos en que siguen siendo útiles. Aunque la lista se presenta como lo más exhaustivo posible, el campo abarcado es hoy extensísimo, y ha sido necesario cierto grado de selectividad. Así, por ejemplo, las obras generales de historia económica o nacional de relevancia potencial respecto al tema por lo común se han excluido.

Las obras citadas se consultaron en las bibliotecas de los archivos citados en la Nota sobre Fuentes de Archivo y en las siguientes instituciones: la Biblioteca Británica; la Biblioteca de la Casa del Senado, Universidad de Londres; la biblioteca de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla; la Biblioteca Nacional, Madrid; la Biblioteca del Congreso, Washington; la Biblioteca Nacional, Ciudad de México; la biblioteca del Colegio de México, Ciudad de México; la Biblioteca Nacional José Martí, La Habana, y la Biblioteca Nacional, Bogotá. Las colecciones suplementarias incluyeron la biblioteca Sydney Jones, Universidad de Liverpool; la Biblioteca del West India Committee, Instituto de Estudios del Commonwealth, Londres; la Biblioteca Universitaria John Rylands, Manchester; la biblioteca de la Universidad Hispalense, Sevilla; la biblioteca de la Región Militar Sur, Sevilla; la biblioteca del Instituto Mora, Ciudad de México, y la Biblioteca Luis Angel Arango, Bogotá.

FUENTES PRIMARIAS IMPRESAS E HISTORIAS TEMPRANAS (HASTA 1860)

Abbad, Iñigo, Fray, *Viaje a la América* (1772-1773: edición facsimilar de Carlos I. Arcaya (Caracas: Banco Nacional de Ahorro y Préstamo, 1974).

Ajequiezcane, Pedro, “British Trade with the Spanish Colonies: Pedro Ajequiezcane’s Letter on Commercial Matters (1806)”, ed. Adrian J. Pearce, *The Americas* 61:2 (octubre de 2004), pp. 245-256.

Allen, Robert, “A Darien Epilogue: Robert Allen in Spanish America, 1698-1707”, ed. J.A. Alson, *The Americas* 43:2 (octubre de 1986) pp. 197-201.

American State Papers. Documents Legislative and Executive of the Congress of the United States… Class I. Foreign Relations (Washington, 1832; Buffalo, NY: William S. Hein & Co., 1998).

The Annual Register…, 80 vols. (Londres: J. Dodsley [1762?]-1838).

Anónimo (ed.), *Instrucciones que los virreyes de Nueva Espafia dejaron a sus sucesores…* (México: Imprenta Imperial, 1867).

Antúnez y Acevedo, Rafael, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los Españoles con sus colonias en las Indias occidentales* (Madrid: 1797; edición facsimilar de Antonio García-Baquero González, Madrid: 1981.

Arango y Parreño, Francisco de, “Informe del Síndico en el expediente instruído por el Consulado de la Habana sobre los medios que conviene proponer para sacar la agricultura y comercio de la isla del apuro en que se hallan” (Havana, 29 de noviembre de 1808), en José Carlos Chiaramonte (ed.),

Pensamiento de la Ilustración: Economía y sociedad iberoamericanas en el siglo XVIII (Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1979), pp. 249-276.

Arango y Parreño, Francisco de, *Obras,* 2 vols. (La Habana: Howson y Heinen, 1888).

Atkins, John, *A Voyage to Guinea, Brazil, and the West Indies, in His Majesty's Ships the Swallow and Weymouth* (Londres: Caesar Ward y Richard Chandler, 1735).

Atwood, Thomas, *The History of Dominica...* (Londres: J. Johnson, 1791).

Bourgoing, Jean François de, Baron, *Tableau de l'Espagne moderne,* 2da. ed., 3 vols. (París, 1797).

Burdon, John Alder, sir, *Archives of British Honduras,* 3 vols. (Londres: Sifton Praed y Co. para el West India Committee, 1931).

Burke, Edmund, *A Short Account of a Late Short Administration* (Londres: J. Wilkie, 1766).

———, *The Correspondence of Edmund Burke,* ed. Thomas W. Copeland, 10 vols. (Cambridge: Cambridge University Press, 1958-1978).

Chávez Orozco, Luis (ed.), *El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España* (México: Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967).

Coggeshall, George, *Second Series of Voyages to Various Parts oj the World, made between the Years 1802 and 1841* (Nueva York: D. Appleton y Co., 1852).

Collingwood, Vice-Admiral Lord, *A Selection from the Public and Private Correspondence of Vice-Admiral Lord Collingwood, Interspersed with Memoirs of his Life,* ed. G.L. Newnham Collingwood (Londres: James Ridgway, 1828).

Colmenares, Germán (ed.), *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada,* 3 vols. (Bogotá: Banco Popular/Fondo de Promoción de la Cultura, 1989).

Consulado de México, *Recopilación de noticias sobre el comercio de contrabando con las posesiones de España en América* (16 de septiembre de 1818), *Boletín del Archivo General la Nación* 29-4 (1958), pp. 611-704.

Dauxion Lavaysse, Jean Joseph, *Voyage aux Iles de Trinidad, de Tabago, de la Marguerite, et dans diverses parties de Vénézuela, dans l'Amérique Méridionale,* 2 vols. (París: F. Schoell, 1813).

Debates and Proceedings of the British House of Commons…

Defoe, Daniel (pero anónimo), *The Interests of the Several Princes and States of Europe Consider'd, with respect to the Succession of the Crown of Spain and the Titles of the several Pretenders thereto, Examin'd* (Londres, 1698).

———, *Mercator: or, Commerce Retrieved, Being Considerations on the State of the British Trade; particularly as it respects Holland, Flanders, and the Dutch Barrier; the Trade to and from France, the Trade to Portugal, Spain, and the West Indies […],* núm. 169-174 (19 de junio-3 de julio de 1714).

———, *A General History of the Pyrates,* ed. Manuel Schonhorn (1724; Londres: J.M. Dent y Sons, 1972).

———, *A Plan of the English Commerce, being a Compleat Prospect of the Trade of this Nation, as well the Home Trade as the Foreign* (Londres: Charles Rivington, 1728).

Depons, François Joseph, *Travels in South America, during the years 1801, 1802, 1803, and 1804…*, 2 vols. (Londres, 1807; ed. facsimilar, Nueva York: AMS Press, 1970).

Donnan, Elizabeth (ed.), *Documents Illustrative of the Histo-*

ry of the Slave Trade to America, 4 vols. (1930; Nueva York: Octagon Books, 1965).

Dubuisson, Paul Ulric, y Dubucq (pero anónimo), *Lettres critiques et politiques sur les colonies et le commerce des villes maritimes de France…* (Ginebra: 1785).

Eden, Frederick Morton, sir, *Eight Letters on the Peace and on the Commerce and Manufactures of Great Britain* (Londres: J. Wright, 1802).

Edwards, Bryan, *The History, Civil and Commercial, of the British Colonies in the West Indies,* 3 vols. (Londres: John Stockdale, 1793-1801).

Ezpeleta y Galdeano, Joseph de, *Relación del gobierno del Exmo. Sor. Dn. Josef de Ezpeleta, etc., en este Nuevo Reino de Granada…* (3 de diciembre de 1796), en Germán Colmenares (ed.), *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada,* 3 vols. (Bogotá: Banco Popular/Fondo de Promoción de la Cultura, 1989), vol. 2, pp. 153-311.

Flanagan, Mrs. (attribuido a), *Antigua and the Antiguans…,* 2 vols. (Londres: Saunders y Otley, 1844).

Florescano, Enrique, y Fernando Castillo (eds.), *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España (1776-1818),* 2 vols. (México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975).

Fowler, John, *A Summary Account of the Present Flourishing State of the Respectable Colony of Tobago...* (Londres: A. Grant, 1774).

The Gentleman's Magazine, 103 vols. (Londres: varios editores, 1731-1833).

Hall, F. Ayrer (pero anónimo), *The Importance of the British Plantations in America to this Kingdom…* (Londres: J. Peele,

1731).

Headlam, Cecil (ed.), *Calendar of State Papers, Colonial Series. America and West Indies, 1704-1705* (Londres: H.M.S.O., 1916).

———, *Calendar of State Papers, Colonial Series. America and West Indies, January 1719 to February 1720* (Londres: H.M.S.O., 1933).

———, *Calendar of State Papers, Colonial Series. America and West Indies, 1724-1725* (Londres: H.M.S.O., 1936).

Historical Manuscripts Commission, *Report on the Manuscripts of J.B. Fortescue Esq. preserved at Dropmore,* 10 vols. (Londres, 1892-1927).

House of Commons Committee on the Commercial State of the West India Colonies, *Report from the Committee on the Commercial State of the West India Colonies* ([London: House of Commons], 1807).

Humboldt, Alexander von, *Personal Narrative of Travels to the Equinoctial Regions of America, during the years 1799-1804,* 3 vols. (Londres: Henry G. Bohn, 1852-1853).

———, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España* (México: Porrúa, 1966).

———, *Ensayo político sobre la isla de Cuba* (Madrid y Valladolid: Junta de Castilla y León, 1998).

Humphreys, Robin Arthur (ed.), *British Consular Reports on the Trade and Politics of Latin America, 1824-1826* (Londres: Royal Historical Society, 1940).

Ingersoll, Jared, "A Selection from the Correspondence and Miscellaneous Papers of Jared Ingersoll", ed. Franklin B. Dexter, *Papers of the New Haven Colony Historical Society,* 9 (1918), pp. 201-472.

Jornal Económico Mercantil de Veracruz…

Juan, Jorge, y Antonio de Ulloa, *Noticias secretas de América,* ed. Luis J. Ramos Gomez (Madrid: Historia 16, 1992).

Julián, Antonio, *La Perla de la América. Provincia de Santa Marta reconocida, observada y expuesta en discursos históricos* (Madrid: Antonio de Sancha, 1787).

Keppel, George Thomas, Conde de Albemarle, *Memoirs of the Marquis of Rockingham and his Contemporaries,* 2 vols. (Londres: Richard Bentley, 1852).

Knox, John P., *A Historical Account of St. Thomas, W. I.* […] *and incidental notices of St. Croix and St. Johns* (Nueva York: Charles Scribner, 1852).

Koster, John Theodore, *Short Statement of the Trade in Gold Bullion,* 2da. ed. (Liverpool, 1811).

Lerdo de Tejada, Miguel, *Comercio exterior de México desde la Conquista hasta hoy* (México: Rafael Rafael, 1853).

Levene, Ricardo (ed.), *Documentos para la historia argentina,* 20 vols. (Buenos Aires: Facultad de Filosofia y Letras/Instituto de Investigaciones Históricas, 1913-1929).

Long, Edward, *History of Jamaica,* 3 vols. (1774; ed. facsimilar de George Metcalf, Londres: Frank Cass y Co., 1970).

López Cancelada, Juan, *Ruina de la Nueva España si se declara el comercio libre con los extranjeros…* (Cádiz, 1811), en *Controversia que suscitó el comercio de Nueva España con los países extranjeros (1811-1821),* ed. Luis Chaves Orozco (México: Banco Nacional de Comercio Exterior, 1959), pp. 3-63.

Manning, William R. (ed.), *Diplomatic Correspondence of the United States Concerning the Independence of the Latín-American Nations,* 3 vols. (Nueva York: Oxford University Press, 1925).

Martin, François-Xavier, *The History of Louisiana from the Earliest Period* (1827-1829; Nueva Orleans: James A. Gresham, 1882).

McPherson, David, *Annals of Commerce, Manufactures, Fisheries and Navigation…*, 4 vols. (Londres y Edimburgo: Nichols y Son *et al.,* 1805).

Mendinueta y Músquiz, Pedro, *Relación del estado del Nuevo Reino de Granada…* (*diciembre de 1803*), en Germán Colmenares (ed.), *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada,* 3 vols. (Bogotá: Banco Popular/Fondo de Promoción de la Cultura, 1989), 3, pp. 5-191.

Narváez y de la Torre, Antonio, "Discurso del Mariscal de Campo […] D. Antonio Narváez y de la Torre, sobre la utilidad de permitir el comercio libre de neutrales en este Reyno…" (30 de junio de 1805), en Sergio Elías Ortiz (ed.), *Escritos de dos economistas coloniales: Don Antonio de Narváez y la Torre y Don José Ignacio de Pombo* (Bogotá: Banco de la República, 1965), pp. 67-120; también editado por Carlos Restrepo Canal en *Revista de Indias,* 91-92 (enero-junio de 1963), pp. 280-316.

Nolte, Vincent, *Fifty Years in Both Hemispheres; or, Reminiscences of a Merchant's Life* (Londres: Trubner y Co., 1854).

Ortiz de la Tabla Ducasse, Javier (ed.), *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz, 1796-1822* (Sevilla: Escuela de Estudios HispanoAmericanos, 1985).

Ouvrard, Gabriel Julien, *Mémoires de G. J. Ouvrard sur sa vie et ses diverses opéra tions financieres,* 3 vols. (París, 1826-1827).

Papel periódico de la Habana…

Parliamentary Papers: 1812, Minutes of Evidence taken before

the Committee of the Whole House [...] Relating to the Orders in Council, vol. 3 ([Londres: House of Commons], 1812).

Peuchet, Jacques, *Etat des Colonies et du Commerce des Européens dans les deux Indes, depuis 1785 jusqu'en 1821…*, 2 vols. (París: Amable Costes et Cíe., 1821).

Pitt, William, Conde de Chatham, *Correspondence of William Pitt, Earl of Chatham,* ed. W.S. Taylor y J.H. Pringle, 4 vols. (Londres: John Murray, 1838-1840).

Pombo, José Ignacio de, "Informe del Real Tribunal del Consulado de Cartagena de Indias […] sobre el origen y las causas del contrabando, sus perjuicios, los medios de evitarlo y de descubrir los fraudes" (junio de 1800), en Jorge Orlando Melo (ed.), *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias* (Bogotá: Ed. Linotipia Bolívar Ltda., 1986), pp. 11-47.

______, "Memoria sobre el contrabando en el Virreynato de Santa Fé…", (marzo de 1804), en Jorge Orlando Melo (ed.), *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias* (Bogotá: Ed. Linotipia Bolívar Ltda., 1986), pp. 49-122.

———, "Informe de Don José Ignacio de Pombo […] sobre asuntos económicos y fiscales" (18 de abril de 1807), en Sergio Elías Ortiz (ed.), *Escritos de dos economistas coloniales: Don Antonio de Narváez y la Torre y Don José Ignacio de Pombo* (Bogotá: Banco de la República, 1965), pp. 121-134.

———, *Informe del Real Consulado de Cartagena de Indias a la Suprema Junta Provincial…* (Cartagena, 1810), en Sergio Elías Ortiz (ed.), *Escritos de dos economistas coloniales: Don Antonio de Narváez y la Torre y Don José Ignacio de Pombo* (Bogotá: Banco de la República, 1965), pp. 135-271.

Postlethwayt, Malachy, *The Universal Dictionary of Trade and Commerce, translated from the French of [...] Monsieur Savary [...] with large Additions and Improvements [...],* 2 vols.

(Londres: John y Paul Knapton, 1751-1755).

Poyer, John, *The History of Barbados, from the First Discovery of the Island, in the Year 1605, till the Accession of Lord Seaforth, 1801* (Londres: J. Mawman, 1808).

Quirós, José María, *Memoria de instituto en que se manifiesta que el comercio marítimo ha llamado siempre la atención de todas las naciones...* (Havana, 1814), en *Controversia que suscitó el comercio de Nueva España con los países extranjeros (1811-1821),* ed. Luis Chaves Orozco (México: Banco Nacional de Comercio Exterior, 1959), pp. 65-94.

———, "Reflexiones sobre el comercio libre de las Américas…" (1817), ed. Manuel Carrera Stampa, *Boletín del Archivo General de la Nación* (México) 19:2 (abril-mayo de. 1948), pp. 169-215.

Raynal, l'Abbé, *A Philosophical and Political History of the Settlements and Trade of the Europeans in the East and West Indies,* trad. J. Justamond, 4 vols. (Londres: T. Cadell, 1776).

Renny, Robert, *An History of Jamaica with Observations on the Climate, Scenery, Trade, Productions, Negroes, Slave Trade, Diseases of Europeans, Customs, Manners, and Dispositions of the Inhabitants* (Londres: J. Cawthorn, 1807).

Saavedra de Sangronis, Francisco de, *Journal of Don Francisco de Saavedra de Sangronis during the commission which he had in his charge from 25 June 1780 until the 20th of the same month of 1783,* ed. Francisco Morales Padrón (Gainesville: University of Florida Press, 1989).

———, *Los Decenios (autobiografía de un sevillano de la Ilustración),* ed. Francisco Morales Padrón (Sevilla: Excmo. Ayuntamiento de Sevilla, 1995).

Saco, José Antonio, *Colección de papeles científicos, históri-*

cos, políticos y de otros ramos sobre la isla de Cuba, ya publicados, ya inéditos..., 3 vols. (París: Imprenta de D'Aubusson y Kugelmann, 1858-1859).

Sagra, Ramón de la, *Historia económico-política y estadística de la isla de Cuba* (La Habana: Imprenta de las Viudas de Arazoza y Soler, 1831).

Sánchez Pedrote, Enrique (ed.), "Gil y Lemos y su memoria sobre el Nuevo Reino de Granada", *Anuario de Estudios Americanos* 8 (1951), pp. 169-212.

Savary de Bruslons, Jacques, *Dictionnaire universel de commerce* [...], 3 vols. (París: Jacques Estienne, 1723-1730).

Schomburgk, Robert Hermann, sir, *The History of Barbados...* (Londres: Brown, Green y Longmans, 1848).

Sharpe, Horario, *Correspondence of Governor Horatio Sharpe,* ed. William Hand Browne, 3 vols. (Baltimore: Maryland Historical Society [publicado como vols. 6, 9 y 14 de *Archives of Maryland*], 1888-1895).

Stephen, James (atribuido a), *War in Disguise; or, the Frauds of the Neutral Flags* (Londres: C. Whittingham, 1805).

Stevens, B. F. (ed.), *Manuscripts of the Earl of Dartmouth,* 3 vols., Historical Manuscripts Commission (Londres: H.M.S.O., 1887-1895).

Sugawara, Masae (ed.), *La deuda pública de España y la economía novohispana* (México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1976).

Torre Villar, Ernesto de la, y Luis Chávez Orozco (eds.), *El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España,* vol. 4, *Colección de documentos para la historia del comercio exterior de México,* 2da. serie (México: Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967).

Torres Ramírez, Bibiano, y Javier Ortiz de la Tabla Ducasse (eds.), *Reglamento y aranceles reales para el Comercio libre de España a Indias* (12 de octubre de 1778; ed. facsimilar, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1979).

Uring, Nathaniel, *A History of the Voyages and Travels of Capt. Nathaniel Uring…*, 2da. ed. (Londres: John Clarke, 1727).

[Walker, Alexander?], *Colombia. Relación geográfica, topográfica, agrícola, comercial y política de este país...*, 2 vols. (Londres, 1822; Bogotá: Banco de la República, 1973).

Walpole, Horace, *Memoirs of the Reign of George III,* 4 vols. (Londres: Richard Bentley, 1845).

Walton, William, *Present State of the Spanish Colonies; including a Particular Report of Hispaniola…*, 2 vols. (Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme & Brown, 1810).

———, *An Exposé on the Dissentions of Spanish America…* (Londres: El Autor, 1814).

Wellington, Arthur, duque de, *Supplementary Despatches, Correspondence, and Memoranda of Field Marshal Arthur, Duke of Wellington, K.G.*, ed. Arthur, 2do Duque de Wellington, 15 vols. (Londres: John Murray, 1858-1872).

Whitworth, Charles, sir, *State of the Trade of Great Britain in its Imports and Exports progressively from the year 1762…*, 2 vols. (Londres, 1776).

Young, William, *The West-India Common-Place Book: compiled from Parliamentary and Official Documents, shewing the Interest of Great Britain in its Sugar Colonies, etc.* (Londres: Richard Phillips, 1807).

FUENTES SECUNDARIAS

Aiton, Arthur S., "The Asiento Treaty as Reflected in the

Papers of Lord Shelburne", *Hispanic American Historical Review* 8:2 (mayo de 1928), pp. 167-177.

Albareda Salvadó, Joaquim, *La guerra de sucesión de España (1700-1714)* (Barcelona: Crítica, 2010).

Allen, Helen M., "British Commercial Policy in the West Indies from 1783 to 1793", tesis doctoral inédita, University of London, 1928.

Allen, William Hervey, *Anthony Adverse* (Nueva York: Farrar & Rinehart, 1933).

Álvarez F., Mercedes M., *Comercio y comerciantes y sus proyecciones en la independencia venezolana* (Caracas: Tip. Vargas, 1963).

Andrews, Kenneth Raymond, *The Spanish Caribbean: Trade and Plunder, 1530-1630* (New Haven: Yale University Press, 1978).

———, "Beyond the Equinoctial: England and South America in the Sixteenth Century", *Journal of Imperial and Commonwealth History* 10:1 (octubre de 1981), pp. 4-24.

Arcila Farias, Eduardo, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España,* 2 vols. (México: Secretaría de Educación Pública, 1974).

Armytage, Frances (*née* Lucy Horsfall), *The Free Port System in the British West Indies: A Study in Commercial Policy, 1766-1822* (Londres: Longmans, Green & Co., 1953).

Arregui Martínez-Moya, Salvador, "La instrucción de Guardacostas de 1803", *Anales de la Universidad de Murcia* 39:2-4 (1982), pp. 179-201.

Baeza Martín, Ascensión, "La acusación contra el virrey Casafuerte en 1724", *Temas Americanistas* (Sevilla), 15 (2002), pp. 18-24.

Barba, Enrique M., "Sobre el contrabando de la Colonia del Sacramento (siglo XVIII)", *Investigaciones y Ensayos* (Argentina), 28 de enero-junio de 1980), pp. 57-76.

Barbier, Jacques A., "Peninsular Finance and Colonial Trade: The Dilemma of Charles IV's Spain", *Journal of Latín American Studies* 12:1 (mayo de 1980), pp. 21-37.

———, "Venezuelan 'Libranzas', 1788-1807: From Economic Nostrum to Fiscal Imperative", *The Americas,* 37 (1981), pp. 457-478.

———, "Anglo-American Investors and Payments on Spanish Imperial Treasuries, 1795-1808", en Jacques Barbier y Allan J. Kuethe (eds.), *The North American Role in the Spanish Imperial Economy, 1760-1819* (Manchester: Manchester University Press, 1984), pp. 134-14I.

———, "Imperial Policy towards the Port of Veracruz, 1788-1808: The Struggle between Madrid, Cadiz and Havana Interests", en Nils Jacobsen y Hans-Jurgen Puhle (eds.), *The Economies of Mexico and Peru during the Late Colonial Period, 1760-1810* (Berlín: Colloquium Verlag, 1986), pp. 240-251.

———, "Commercial Reform and *Comercio Neutral* in Cartagena de Indias, 1788-1808", en John R. Fisher, Allan J. Kuethe y Anthony McFarlane (eds.), *Reform and Insurrection in Bourbon New Granada and Peru* (Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1990), pp. 96-120.

Barbier, Jacques A., y Allan J. Kuethe (eds.), *The North American Role in the Spanish Imperial Economy, 1760-1819* (Manchester: Manchester University Press, 1984).

Barras y Aragón, Francisco de las, "Noticias y documentos de la expedición del Conde de Mompóx a la Isla de Cuba", *Anuario de Estudios Americanos* 9 (1952), pp. 513-548.

Batcheler, L.E.M., "The South Sea Company and the Assiento", tesina de maestría inédita, University of London, 1924.

Becker, Jerónimo, *España e Inglaterra: Sus relaciones políticas desde las paces de Utrecht* (Madrid: Ambrosio Pérez, 1906).

Beckles, Hilary McD., "The 'Hub of Empire': The Caribbean and Britain in the Seventeenth Century", en *Oxford History of the British Empire,* vol. l, *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny (Oxford y Nueva York: Oxford University Press, 1998), pp. 218-240.

Beer, George Louis, *British Colonial Policy, 1754-1765* (Nueva York: Macmillan Company, 1907).

Bell, Herbert C., "British Commercial Policy in the West Indies, 1783-93", *English Historical Review* 31:123 (julio de 1916), pp. 429-441.

Bonet de Sotillo, Dolores, *El tráfico ilegal en las colonias españolas* (Caracas: Editorial Sucre, 1955).

Bonialian, Mariano Ardash, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)* (México: El Colegio de México, 2012).

Born, John Dewey, jr., "British Trade in West Florida, 1763-1783", tesis doctoral inédita, University of New Mexico, 1963.

Böttcher, Nikolaus, "Casas de comercio británicas y sus intereses en América Latina, 1760-1860: estado y problemas de la investigación actual", *IberoAmerikanisches Archiv* 22:1-2 (1996), pp. 191-241.

Böttcher, Nikolaus, "Trade, War and Empire: British Merchants in Cuba, 1762-1796", en Nikolaus Böttcher y Bernd

Hausberger (eds.), *Dinero y negocios en la historia de América Latina: Veinte ensayos dedicados a Reinhard Liehr* (Berlín: Iberoamericana, 2000), pp. 169-198.

Brading, David A., "Bourbon Spain and its American Empire", en Leslie Bethell (ed.), *Colonial Spanish America* (Cambridge: Cambridge University Press, 1987), pp. 112-162.

Bradley, Peter T., *Navegantes británicos* (Madrid: Mapfre, 1992).

———, *British Maritime Enterprise in the New World: From the Late Fifteenth to the Mid-Eighteenth Century* (Lampeter: Edwin Mellen Press, 1999).

Brenes Castillo, María Eugenia, "Matina, bastión del contrabando en Costa Rica", tesis de licenciatura, Universidad de Costa Rica, 1976.

Brown, Vera Lee, "Anglo-Spanish Relations in America in the Closing Years of the Colonial Era [1763-1774]", *Hispanic American Historical Review* 5:3 (agosto de 1922), pp. 329-483.

———, 'The South Sea Company and Contraband Trade', *American Historical Review,* 31:4 (julio de 1926), pp. 662-678.

———, "Contraband Trade: A Factor in the Decline of Spain's Empire in America", *Hispanic American Historical Review* 8:2 (1928), pp. 178-189.

Bruchey, Stuart Weems, *Robert Oliver, Merchant of Baltimore, 1763-1819* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1956).

Buist, Marten G., *At Spes Non Fracta: Hope and Co., 1770-1815; Merchant Bankers and Diplomats at Work* (La Haya: Martinus Nijhoff, 1974).

Bullion, John L., *A Great and Necessary Measure: George Grenville and the Genesis of the Stamp Act, 1763-1765* (Colum-

bia y Londres: University of Missouri Press, 1982).

Burnard, T.G., " 'Prodigious Riches': The Wealth of Jamaica before the American Revolution", *Economic History Review* 54:3 (2da. serie), (agosto de 2001), pp. 506-524.

Calderón Quijano, José Antonio (ed.), *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos IV*, 2 vols. (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972).

Canovas Botia, Antonio, "La última crisis del comercio colonial mexicano, 1805-1808", en Juan Bautista Vilar (ed.), *Murcia y América. VII Curso de Aproximación a la España Contemporánea* (Murcia: Universidad de Murcia, 1992), pp. 225-237.

Carmichael, Gertrude, *The History of the West Indian Islands of Trinidad and Tobago, 1498-1900* (Londres: Alvin Redman, 1961).

Carter, Clarence E., "Some Aspects of British Administration in West Florida", *Mississippi Valley Historical Review* 1:3 (diciembre de 1914), pp. 364-375.

———, "The Beginnings of British West Florida", *Mississippi Valley Historical Review* 4 (1917-1918), pp. 314-341.

Caughey, John Walton, "Bernardo de Gálvez and the English Smugglers on the Mississippi, 1777", *Hispanic American Historical Review* 12:1 (febrero de 1932), pp. 46-58.

———, *Bernardo de Gálvez in Louisiana, 1776-1783* (Berkeley: University of California Press, 1934).

Christelow, Allan, "Contraband Trade between Jamaica and the Spanish Main, and the Free Port Act of 1766", *Hispanic American Historical Review* 22:2 (mayo de 1942), pp. 309-343.

———, "Great Britain and the Trades from Cadiz and Lis-

bon to Spanish America and Brazil, 1759-1783", *Hispanic American Historical Review* 27:1 (febrero de 1947), pp. 2-29.

Clark, G.N., *Guide to English Commercial Statistics, 1696-1782* (Londres: Royal Historical Society, 1938).

Claypole, W. A., y D.]. Buisseret, "Trade Patterns in Early English Jamaica", *Jamaican Historical Review* 5 (1972), pp. 1-19.

Coatsworth, John, "American Trade with European Colonies in the Caribbean and South America, 1790-1812", *William and Mary Quarterly* 24:3 (abril de 1967), pp. 243-266.

Coker, William S., "The Columbian Exchange in the Floridas: Scots, Spaniards, and Indians, 1783-1821", *Colonial Latin American Historical Review* 3:3 (1994), pp. 305-325.

Coker, William S., y Thomas D. Watson, *Indian Traders of the Southeastern Spanish Borderlands: Panton, Leslie and Company, and John Forbes and Company, 1783-1847* (Gainesville: University Presses of Florida, 1986).

Colmenares, Germán, *Historia económica y social de Colombia,* 5a. ed. ([Bogotá]: Tercer Mundo, 1997).

Connell-Smith, Gordon, "English Merchants Trading to the New World in the Early Sixteenth Century", *Bulletin of the Institute of Historical Research* 23 (1950), pp. 53-67.

———, *Forerunners of Drake: A Study of English Trade with Spain in the Early Tudor Period* (Londres: Longmans, Green, y Co., 1954).

Costeloe, Michael P., "Spain and the Latin American Wars of Independence: The Free Trade Controversy, 1810-1820", *Hispanic American Historical Review* 61:2 (mayo de 1981), pp. 209-234.

Craton, Michael, *A History of the Bahamas* (Londres: Co-

llins, 1962).

Crouzet, François, *L'Economie Britannique et le Blocus Continentale (1806-1813)*, 2. vols. (París: Presses Universitaires de France, 1958).

Cuenca-Esteban, Javier, "Statistics of Spain's Colonial Trade, 1792-1829: Consular Duties, Cargo Inventaries, and Balances of Trade", *Hispanic American Historical Review* 61:3 (agosto de 1981), pp. 381-428.

———, "The United States Balance of Payments with Spanish America and the Philippine Islands, 1790-1819: Estimates and Analysis of Principal Components", en Jacques A. Barbier y Allan J. Kuethe (eds.), *The North American Role in the Spanish Imperial Economy, 1760-1819* (Manchester: Manchester University Press, 1984), pp. 28-70.

———, "Trends and Cycles in U.S. Trade with Spain and the Spanish Empire, 1790-1819", *Journal of Economic History* 44:2 (junio de 1984), pp. 521-543.

———, "British 'Ghost' Exports, American Middlemen, and the Trade to Spanish America, 1790-1819: A Speculative Reconstruction", *William & Mary Quarterly*, 3ra. serie, 71:1 (enero de 2014), pp. 63-98.

Curtin, Philip D., *The Atlantic Slave Trade: A Census* (Madison: University of Wisconsin Press, 1969).

Dahlgren, E. W., *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'océan Pacifique (commencement du XVIIIième siècle)*, vol. 1 (sin más vols. publicados) (París: H. Champion, 1909).

Davidson, William V., *Historical Geography of the Bay Islands, Honduras: Anglo-Hispanic Conflict in the Western Caribbean*, 2a. imp. (Birmingham: Southern University Press,

1979).

Davies, K.G., *The Royal African Company* (Nueva York: Atheneum Press, 1970).

Davis, Ralph, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade* (Leicester: Leicester University Press, 1979).

Dawson, Frank Griffith, "William Pitt's Settlement at Black River on the Mosquito Shore: A Challenge to Spain in Central America, 1732-87", *Hispanic American Historical Review* 63:4 (1983), pp. 677-706.

———, "The Evacuation of the Mosquito Shore and the English Who Stayed Behind, 1786-1800", *The Americas* 55:1 (julio de 1998), pp. 63-89.

Deagan, Kathleen, y José María Cruxent, *Columbus's Outpost among the Tainos: Spain and America at La Isabela, 1493-1498* (New Haven: Yale University Press, 2002).

Delgado, Jaime, "El Conde de Ricla, capitán general de Cuba", *Revista de Historia de América* 55-6 de enero-diciembre de 1963), pp. 41-138.

Díaz-Trechuelo Spínola, Lourdes, Concepción Pajarón Parody, y Adolfo Rubio Gil, "El virrey Don Juan Vicente de Güemes Pacheco, segundo Conde de Revillagigedo [1789-94]", en *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos IV,* ed. José Antonio Calderón Quijano, 2 vols. (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972), 1, pp. 85-366.

Domínguez Ortiz, Antonio, *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español* (Barcelona: Ariel, 1990).

Donoso Anes, Rafael, "Un análisis sucinto del Asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750) y el papel desempeñado por la contabilidad en su desarrollo", *Anuario de Estudios Americanos* 64:2 (julio-diciembre de 2007), pp. 105-144.

———, *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750): su contexto histórico y sus aspectos económicos y contables* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2010).

Dookhan, Isaac, "Viegques [*sic*] or Crab Island: Source of Anglo-Spanish Colonial Conflict", *Joumal of Caribbean History* 7 (noviembre de 1973), pp. 1-22.

———, *A History of the British Virgin Islands, 1672-1970* (Epping: Caribbean University Press, 1975).

Eltis, David, Stephen D. Behrendt, David Richardson, y Herbert S. Klein (eds.), *The Trans-Atlantic Slave Trade: A Database on CD-ROM* (Cambridge y New York: Cambridge University Press, 1999).

———, *The Rise of African Slavery in the Americas* (Nueva York: Cambridge University Press, 2000).

Escamilla González, Iván, Matilde Souto Mantecón, y Guadalupe Pinzón Ríos (eds.), *Resonancias imperiales: América y el Tratado de Utrecht de 1713* (México: Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto Mora, 2015).

Fernández de Pinedo Echeverría, Nadia, "Commercial Relations between [the] USA and Cuba in Times of Peace and War, 1803-1807", *Illes i Imperis* 4 (primavera 2001), pp. 5-23.

Fernández Hernández, Bernabé, "El contrabando británico en Honduras durante las guerras revolucionarias", en Antonio Gutiérrez Escudero (ed.), *Ciencia, economía y política en Hispanoamérica colonial* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2000), pp. 221-234.

Fernández Nadal, Carmen María, "Las negociaciones diplomáticas por las Indias: tratados e intereses comerciales entre España e Inglaterra (siglo XVII)", *Anuario del Centro de Estudios Históricos "Prof. Carlos S. A. Segreti"* 9:9 (2009), pp.

49-67.

Ferns, H.S., *Britain and Argentina in the Nineteenth Century* (Oxford: Clarendon Press, 1960).

Finucane, Adrian, *The Temptations of Trade: Britain, Spain, and the Struggle for Empire* (Filadelfia: University of Pennsylvania Press, 2016).

Fisher, John Robert, "Imperial 'Free Trade' and the Hispanic Economy, 1778-1796", *Joumal of Latin American Studies* 13 (1981), pp. 21-56.

———, *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796* (Liverpool: Liverpool University Press, 1985).

———, "The Imperial Response to 'Free Trade': Spanish Imports from Spanish America, 1778-1796", *Joumal of Latín American Studies* 17 (1985), pp. 35-78.

———, *Trade, War and Revolution: Exports from Spain to Spanish America, 1797-1820* (Liverpool: Liverpool University Press, 1992).

———, *The Economic Aspects of Spanish Imperialism in America, 1492-1810* (Liverpool: Liverpool University Press, 1997).

———, "Commerce and Imperial Decline: Spanish Trade with Spanish America, 1797-1820", *Journal of Latin American Studies* 30 (1998), pp. 459-479.

Fisher, John Robert, Allan J. Kuethe y Anthony McFarlane (eds.), *Reform and Insurrection in Bourbon New Granada and Peru* (Baton Rouge: University of Louisiana Press, 1990).

Flores Guzmán, Ramiro Alberto, "Los balleneros angloestadunidenses y la cuestión de la 'extranjerización' del comercio peruano a fines de la época colonial, 1790-1820",

América Latina en la Historia Económica 36 (julio-diciembre de 2011), pp. 39-64.

Floyd, Troy S., *The Anglo-Spanish Struggle for Mosquitía* (Albuquerque: University of New Mexico, 1967).

Fontana Lázaro, Josep, y Antonio Miguel Bernal (eds.), *El "Comercio Libre" entre España y América (1765-1824)* (Madrid: Fundación Banco Exterior, 1987).

Fortune, Stephen A., *Merchants and Jews: The Struggle for British West Indian Commerce, 1650-1750* (Gainsville: University of Florida Press, 1984).

Frank, André Gunder, *ReOrient: Global Economy in the Asian Age* (Berkeley y Los Ángeles: University of California Press, 1998).

Frankel, Jeffrey A., "The 1807-1809 Embargo against Great Britain", *Journal of Economic History* 42:2 (junio de 1982), pp. 291-308.

Fraser, Lionel Mordaunt, *History of Trinidad,* 2 vols. (Puerto España: Government Printing Office, 1891).

Fugier, André, *Napoléon et l'Espagne, 1799-1808,* 2 vols. (París: Librairie Félix Alean, 1930).

Galbis Díez, María del Carmen, "Miguel José de Azanza (1798-1800)", en *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos IV,* ed. José Antonio Calderón Quijano, 2 vols. (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972), 2, pp. 1-64.

García-Baquero González, Antonio, *Comercio colonial y guerras revolucionarias: la decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972).

———, "Estados Unidos, Cuba y el comercio de 'neutrales' ", *Revista de la Universidad Complutense* 26 (1977).

———, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano,* 2da. ed., 2 vols. (Cádiz, 1988).

———, "Los resultados de libre comercio y el 'punto de vista': una revisión desde la estadística", *Manuscrits 15* (1997), pp. 303-322.

———, *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: problemas y debates* (Granada: Universidad de Granada, 2003).

García Fernández, María Nélida, "Negociando con el enemigo. El tráfico marítimo comercial Inglaterra-España y la colonia británica de Cádiz en el siglo XVIII", tesis doctoral inédita, Universidad de Cádiz, 2002.

García Fuentes, Lutgardo, *El comercio español con América, 1650-1700* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1980).

Gardner, W.J., *A History of Jamaica from its Discovery by Christopher Columbus to the Present Time* (Londres: Elliot Stock, 1873).

Gibbs, John Arthur, *The History of Antony and Dorothea Gibbs and of their Contemporary Relatives; Including the History of the Origin and Early Years of the House of Antony Gibbs and Sons* (Londres: Saint Catherine Press, 1922).

Gipson, Lawrence Henry, "British Diplomacy in the Light of Anglo-Spanish New World Issues, 1750-1757", *American Historical Review* 54:1 (julio de 1946), pp. 627-648.

Goebel, Dorothy Burne, "British Trade to the Spanish Colonies, 1796-1823", *American Historical Review* 43:3 (1938), pp. 288-320.

Gómez Gómez, Amalia, "Nota sobre el contrabando gadi-

tano a fines del siglo XVIII", en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868),* ed. José Antonio Calderón Quijano (Cádiz: Instituto de Estudios Gaditanos/Excma. Diputación Provincial de Cádiz, 1976), pp. 237-245.

Gómez Molleda, María Dolores, "El contrabando inglés en América: Correspondencia inédita de la factoría de Buenos Aires", *Hispania* 10 (1950), pp. 336-369.

Gortari, Hira de, y Guillermo Palacios, "El comercio novohispano a través de Veracruz (1802-1810)", *Historia Mexicana* 17:67 (enero-marzo de 1968), pp. 427-454.

Grafenstein Gareis, Johanna von, *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808: Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1997).

Graham, Gerald S., "The Origin of Free Ports in British North America", *Canadian Historical Review* 22:1 (marzo de 1941), pp. 25-34.

Grahn, Lance, "An Irresoluble Dilemma: Smuggling in New Granada, 1713-1763", en John R. Fisher, Allan J. Kuethe, y Anthony McFarlane (eds.), *Reform and Insurrection in Bourbon New Granada and Peru* (Baton Rouge: Louisiana State University, 1990), pp. 123-146.

———, *The Political Economy of Smuggling: Regional Informal Economies in Early Bourbon New Granada* (Boulder: Westview Press, 1997).

Granda, Germán de, "Una ruta marítima de contrabando de esclavos negros entre Panamá y Barbacoas durante el asiento inglés", *Revista de Indias* 36:143-4 (enero-junio de 1976), pp. 123-146.

Grant, William L., "Canada versus Guadeloupe, an Episo-

de of the Seven Years' War", *American Historical Review,* 17:4 (julio de 1912), pp. 735-743.

Guiteras, Pedro José, *Historia de la Isla de Cuba,* 3 vols. (La Habana: Cultural, 1927-1928).

Hamnett, Brian R., "The Appropriation of Mexican Church Wealth by the Spanish Bourbon Government-The 'Consolidación de Vales Reales', 1805-1809", *Journal of Latin American Studies* 1:2 (1969), pp. 85-113.

Headlam, Cecil, "International Relations in the Colonial Sphere, 1763-1783", *Cambridge History of the British Empire,* vol. 1 (Cambridge: Cambridge University Press, 1929), pp. 685-716.

Herrán Baquero, Mario, *El virrey Don Antonio Amar y Borbón: La crisis del regimen colonial en la Nueva Granada* (Bogotá: Banco de la República, 1988).

Heredia Herrera, Antonia, "La presencia de extranjeros en el comercio gaditano en el siglo XVIII", *Homenaje al Dr. Muro Orejón,* 2 vols. (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1979), 1, pp. 233-243.

Hidy, Ralph Willard, *The House of Baring in American Trade and Finance: English Merchant Bankers at Work, 1763-1861* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1949).

Hildner, Ernest G., Jr., "The Rôle of the South Sea Company in the Diplomacy Leading to the War of Jenkins' Ear, 1729-1739", *Hispanic American Historical Review* 18:3 (agosto de 1938), pp. 322-341.

Holden, Furber, "An Abortive Attempt at Anglo-Spanish Commercial Cooperation in the Far East in 1793", *Hispanic American Historical Review* 15:4 (noviembre de 1935), pp. 448-463.

Holland Rose, John, “British West India Commerce as a Factor in the Napoleonic War”, *Cambridge Historical Journal* 3:1 (1929), pp. 34-46.

Horsfall, Lucy Frances, “British Relations with the Spanish Colonies in the Caribbean, 1713-39”, tesina de maestría inédita, University of London, 1936.

———, “The West Indian Trade”, en Cyril Northcote Parkinson (ed.), *The Trade Winds: A Study of British Overseas Trade during the French Wars, 1793-1815* (Londres: Allen & Unwin, 1948), pp. 157-193.

Howard, Clinton Newton, “Governor Johnstone in West Florida”, *Florida Historical Quarterly* 17:4 (abril de 1939), pp. 281-303.

———, “Some Economic Aspects of British West Florida, 1763-1768”, *Journal of Southern History* 6 (febrero-noviembre de 1940), pp. 201-221.

———, *The British Development of West Florida, 1763-1769* (Berkeley y Los Ángeles: University of California Press, 1947).

Hunt, Nadine, “Expanding the Frontiers of Western Jamaica through Minor Atlantic Ports in the Eighteenth Century”, *Canadian Journal of History* 45:3 (invierno de 2010), pp. 485-501.

Humphreys, Robin Arthur, “British Merchants and South American Independence”, *Proceedings of the British Academy* 51 (1965), pp. 151-174.

———, “Anglo-American Rivalries and Spanish-American Emancipation”, *Transactions of the Royal Historical Society* 5th series l 6 (1966), pp. 131-156.

Imlah, A.H., “Real Values in British Foreign Trade, 1798-

1853", *Journal of Economic History* 8:2 (1948), pp. 133-152.

Inikori, Joseph E., *Africans and the Industrial Revolution in England: A Study in International Trade and Economic Development* (Cambridge: Cambridge University Press, 2002).

Ita Rubio, Lourdes de, "Mercaderes ingleses en el Caribe durante el siglo XVI", *Sotavento* (Veracruz) 5 (2000), pp. 9-17.

———, "La presencia británica en el Caribe durante el siglo XVI y principios del XVII", en Yolanda Juárez Hernández y Leticia Bobadilla González (eds.), *Comercio, piratería y vida cotidiana en el Caribe colonial* (Morelia: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Universidad Veracruzana / Instituto Veracruzano de Cultura / Universidad Nacional Autónoma de México, 2009), pp. 17-45.

Izard, Miguel, "Algunas notas sobre el comercio colonial atlántico: Los intercambios del Reino Unido con América, 1772-1808", *Revista de Indias* 40:159-62 (enero-diciembre de 1980), pp. 425-439.

Jackson, John Alexander, "The Mexican Silver Schemes: Finance and Profiteering in the Napoleonic Era, 1796-1811", tesis doctoral inédita, University of Carolina, 1978.

Jacobsen, Nils, y Hans-Jurgen Puhle (eds.), *The Economies of Mexico and Peru during the Late Colonial Period (1760-1810)* (Berlín: Colloqium Verlag, 1986).

Jiménez Codinach, Guadalupe, "An Atlantic Silver Entrepôt: Vera Cruz and the House of Gordon and Murphy", en Franklin W. Knight y Peggy K. Liss (eds.), *Atlantic Port Cities: Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850* (Knoxville: University of Tennessee Press, 1991), pp. 149-167.

———, *La Gran Bretaña y la Independencia de México, 1808-*

1821 (México: Fondo de Cultura Económica, 1991).

———, "El comercio clandestino, 1797-1811", en Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón (eds.), *El comercio exterior de México, 1713-1850: Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación* (México: Instituto Mora / Universidad Nacional Autónoma de México / Universidad Veracruzana, 2000), pp. 193-206.

Johnson, Cecil, *British West Florida, 1763-1783* (New Haven: Yale University Press, 1943).

Jones, J. Stoddard, "Historical Study of Anglo-Spanish American Trade, with Special Reference to the Period 1807-1825", tesis doctoral inédita, London School of Economics, 1934.

Kaufman, William W., *British Policy and the Independence of Latin America, 1804-1828* (New Haven: Yale University Press, 1951).

Keeble, Thomas Whitfield, *Commercial Relations between British Overseas Territories and South America, 1806-1914* (Londres: Athlone Press, 1970).

Keith, Alice B., "Relaxations in the British Restrictions on the American Trade with the British West Indies, 1783-1802", *Journal of Modem History* 20:1 (marzo de 1948), pp. 1-18.

Kerr, Wilfred Brenton, *Bermuda and the American Revolution* (Princeton: Princeton University Press, 1936).

King, James Ferguson, "Evolution of the Free Slave Trade Principle in Spanish Colonial Administration", *Hispanic American Historical Review* 22:1 (febrero de 1942), pp. 34-56.

Klein, Herbert S., *The Atlantic Slave Trade* (Cambridge: Cambridge University Press, 1999).

Klooster, Wim, *Illicit Riches: Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795* (Leiden: KITLV Press, 1998).

———, Curaçao as a Transit Center to the Spanish Main and the French West Indies", en Gert Oostindie y Jessica Roitman (eds.), *Dutch Atlantic Connections, 1680-1815* (Leiden: Brill, 2014), pp. 25-51.

Knight, Franklin W., y Peggy K. Liss (eds.), *Atlantic Port Cities: Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850* (Knoxville: University of Tennessee Press, 1991).

Kritzler, Edward, *Jewish Pirates of the Caribbean* (Nueva York: Anchor Books, 2008).

Kuethe, Allan J., "Havana in the Eighteenth Century", en Franklin W. Knight y Peggy K. Liss (eds.), *Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850* (Knoxville: University of Tennessee Press, 1991), pp. 13-39.

———, "El fin del monopolio: los Borbones y el Consulado andaluz", en Carlos Álvarez Nogal *et al.* (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial: Nuevas perspectivas* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1999), pp. 35-66.

Kup, A.P., "Alexander Lindsay, 6th Earl of Balcarres, Lieutenant Governor of Jamaica 1794-1801", *Bulletin of the John Rylands University Library of Manchester* 57 (1974-1975), pp. 327-365.

Lamikiz, Xabier, *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and their Overseas Networks* (Woodbridge y Rochester: Boydell Press, 2010).

Lang, J., *Conquest and Commerce: Spain and England in the Americas* (Londres: Academic Press, 1975).

Langford, Paul, *The First Rockingham Administration, 1765-1766* ([Londres]: Oxford University Press, 1973).

Langnas, Izaac Abram, "Great Britain's Relations with Spanish America, 1808-1812", tesis doctoral inédita, University of London, 1938.

Lario de Oñate, María del Carmen, *La colonia mercantil británica e irlandesa en Cádiz a finales del siglo xviii* (Cádiz: Universidad de Cádiz, 2000).

Lasky, Herbert, "David Parish: A European in American Finance, 1806-1816", tesis doctoral inédita, Ann Arbor, Michigan, s.f.

Laurence, K.O., *Tobago in Wartime, 1793-1815* (Barbados: University Press of the West Indies, 1995).

Lavrín, Asunción, "The Execution of the Law of *Consolidación* in New Spain: Economic Aims and Results", *Hispanic American Historical Review* 53:1 (febrero de 1973), pp. 27-49.

Le Riverend Brusone, Julio, "Relaciones entre Nueva España y Cuba (1518-1820)", *Revista de Historia de América* 37-38 enero-diciembre de 1954), pp. 45-108.

Lévy, Arthur, *Un gran profiteur de guerre sous la Révolution, l'Empire et la Restauration: G. J. Ouvrard* (París: 1929).

Lewis, James A., "Anglo-American Entrepreneurs in Havana: The Background and Significance of the Expulsion of 1784-1785", en Jacques A. Barbier y Allan J. Kuethe (eds.), *The North American Role in the Spanish Imperial Economy, 1760-1819* (Manchester: Manchester University Press, 1984), pp. 112-126.

Liss, Peggy K., *Atlantic Empires: The Network of Trade and Revolution, 1713-1826* (Baltimore: John Hopkins University Press, 1983).

López Cantos, Ángel, *Don Francisco de Saavedra, Segundo Intendente de Caracas* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-

Americanos, 1973).

———, “Contrabando, corso y situado en el siglo XVIII: Una economía subterránea”, *Anales: Revista de Ciencias Sociales* (Universidad Interamericana de Puerto Rico, San Germán), nueva serie, 1:2 (1985), pp. 31-62.

———, “El comercio legal de Puerto Rico con las colonias extranjeras de América (1700-1783)”, *Revista de Ciencias Sociales* (Puerto Rico), 24:1-2 (enero-julio de 1985), pp. 201-227.

Lucena Salmoral, Manuel, “El comercio de los Estados Unidos con España e Hispanoamérica a comienzos de la presidencia de Madison”, *Actas del Congreso de Historia de los Estados Unidos* (Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia, 1978), pp. 171-241.

———, *Caracteristicas del comercio exterior de la provincia de Caracas durante el sexenio revolucionario (1807-1812)* (Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana/Instituto de Estudios Fiscales, 1 990).

Lynch, John, “British Policy and Spanish America, 1783-1808”, *Journal of Latin American Studies* 1:1 (1969), pp. 1-30.

———, *Bourbon Spain, 1700-1808* (Oxford: Basil Blackwell, 1989).

———, *The Hispanic World in Crisis and Change, 1598-1700* (Oxford: Basil Blackwell, 1992).

Mack, Taylor E., “Contraband Trade through Trujillo, Honduras, 1720s-1782”, *Yearbook, Conference of Latin Americanist Geographers* 24 (1998), pp. 45-56.

Malamud Rikles, Carlos Daniel, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)* (Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1986).

Manning, Helen Taft, *British Colonial Government after the American Revolution, 1782-1820* (1933; Hamden, CT: Archon Books, 1966).

Manning, William Ray, "The Nootka Sound Controversy", en American Historical Association, *Annual Report* (Washington: Government Printing Office, 1904), pp. 279-478.

Marichal, Carlos, "El tratado de subsidios con Napoleón y las finanzas novohispanas, 1803-1808", *A: Revista de ciencias sociales y humanidades* 9:27 (1989), pp. 41-54.

———, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810* (México: El Colegio de México, 1999).

———, "El comercio neutral y los consorcios extranjeros en Veracruz, 1805-1808", en Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón (eds.), *El comercio exterior de México, 1713-1850: Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación* (México: Instituto Mora/Universidad Nacional Autónoma de México / Universidad Veracruzana, 2000), pp. 163-192.

Marrero, Levi, *Cuba: Economía y sociedad,* 15 vols. (Madrid: Playor, 1972-1992).

Martínez Ruiz, José Ignacio, "¿Cádiz, Jamaica, o Londres? La colonia británica de Cádiz y las transformaciones del comercio inglés con la América española (1655-1750)", *Stud. Hist., Historia Moderna* (Salamanca) 33 (2011), pp. 177-202.

Mateu y Llopis, Felipe, "Navíos ingleses en el puerto de Veracruz en 1763", *Revista de Indias* 4:14 (octubre-diciembre de 1943), pp. 683-707.

McCarthy, Matthew, *Privateering, Piracy and British Policy in Spanish America, 1810-1830* (Woodbridge: Boydell Press,

2013).

McCusker, John J., "Colonial Civil Servant and Counter-Revolutionary: Thomas Irving (1738?-1800) in Boston, Charleston, and London", en John J. McCusker, *Essays in the Economic History of the Atlantic World* (Londres y Nueva York: Routledge, 1997), pp. 190-221.

McFarlane, Anthony, "El comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada: Conflictos en la política económica de los Borbones, 1783-1789", *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 6-7 (1971-1972), pp. 69-116.

———, *Colombia before Independence. Economy, Society, and Politics under Bourbon Rule* (Cambridge: Cambridge University Press, 1993).

———, *The British in the Americas, 1480-1815* (Londres y Nueva York: Longman, 1994).

McLachlan, Jean O., *Trade and Peace with Old Spain, 1667-1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 1940).

Metcalf, George, *Royal Government and Political Conflict in Jamaica, 1729-1783* (Londres: Longmans, Green & Co., 1965).

Miller, Rory, *Britain and Latin America in the Nineteenth and Twentieth Centuries* (Harlow: Longman, 1993).

Mitchell, B.R., *British Historical Statistics* (Cambridge: Cambridge University Press, 1988).

Morales Carrión, Arturo, *Puerto Rico and the Non-Hispanic Caribbean: A Study in the Decline of Spanish Exclusivism* (Río Piedras: Universidad de Puerto Rico, 1952).

Morales Padrón, Francisco, "México y la Independencia de Hispanoamérica en 1781, según un comisionado regio: Francisco de Saavedra", *Revista de Indias* 29:115-18 (enero-diciembre de 1969), pp. 335-358.

Moreno Fraginals, Manuel, *El ingenio: Complejo económico social cubano del azúcar* (1978; Barcelona: Crítica, 2001).

Morgan, Edmund Sears, y Helen M. Sears, *The Stamp Act Crisis: Prologue to Revolution* (Chapel Hill, NC: University of North Carolina, 1953).

Mowat, Charles Loch, *East Florida as a British Province, 1763-1784* (Berkeley y Los Ángeles: University of California Press, 1943).

Muller, Herman J., "British Business and Spanish America, 1700-1800", *MidAmerica* 39:1 (nueva serie 28) (1957), pp. 3-20.

Mullet, Charles F., "British Schemes against Spanish America in 1806", *Hispanic American Historical Review* 27:2 (mayo de 1947), pp. 269-278.

Nadal Farreras, Joaquín, *Comercio exterior y subdesarrollo: España y Gran Bretaña de 1772 a 1914: Política económica y relaciones comerciales* (Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1978).

Nardin, Jean-Claude, *La mise en valeur de l'île de Tabago (1763-1783)* (París: Mouton & Co., 1969).

Navarro García, Luis, y María del Populo Antolín Espino, "El virrey Marqués de Branciforte [1794-1798]", en José Antonio Calderón Quijano (ed.), *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos IV,* 2 vols. (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972), 1, pp. 367-625.

Nelson, George H., "Contraband Trade under the Asiento, 1730-1739", *American Historical Review* 51:1 (octubre de 1945), pp. 55-67.

Nestares Pleguezuelo, María José, *El comercio exterior del Oriente venezolano en el siglo* XVIII (Almería: Universidad de

Almería, 1992).

Nettels, Curtis, “England and the Spanish American Trade, 1680-1715”, *Journal of Modern History* 3:1 (marzo de 1931), pp. 1-32.

Newson, Linda A., *Aboriginal and Spanish Colonial Trinidad: A Study in Culture Contact* (Londres: Academic Press, 1976).

Nichols, Roy F., “Trade Relations and the Establishment of the United States Consulates in Spanish America, 1779-1809”, *Hispanic American Historical Review* 13:3 (agosto de 1933), pp. 289-313.

Novak, M.E., “Colonel Jack’s ‘Thieving Roguing’ Trade to Mexico and Defoe’s Attack on Economic Individualism”, *Huntingdon Library Quarterly* 24:4 (agosto de 1961), pp. 349-353.

Olmos Sánchez, Isabel, “Contrabando y libre comercio en el Golfo de México y Mar del Sur”, *Revista de Historia Naval* (Madrid) 4:22 (1988), pp. 83-104; también en *Estudios de Historia Social y Económica de América* (Alcalá de Henares) 6 (1990), pp. 55-64.

Olsen, James S., y Robert Shadle (eds.), *Historical Dictionary of the British Empire,* 2 vols. (Westport, CT: Greenwood Press, 1996).

Orbell, John, *A History of Baring Brothers to 1939* (Londres, 1985).

Ortega, José Guadalupe, “Cuban Merchants, Slave Trade Knowledge, and the Atlantic World, 1790s-1820s”, *Colonial Latin American Historical Review* 15:3 (2006), pp. 225-251.

Ortega y Medina, Juan Antonio, *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)* (México: Universidad

Nacional Autónoma de México, 1981).

Ortiz de la Tabla Ducasse, Javier, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821: Crisis de dependencia* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1978).

Osborne, F.J., "James Castillo, Asiento Agent", *Jamaica Historical Review* 8 (1971), pp. 9-18.

Palmer, Colin A., *Human Cargoes: The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739* (Urbana: University of Illinois Press, 1981).

Pantaleão, Olga, *A penetração comercial da Inglaterra na América espanhola (1713-1783)* (São Paulo, 1946).

Pares, Richard, *War and Trade in the West Indies, 1739-1763* (1936; Londres: Frank Cass & Co., 1963).

Parsons, James J., *San Andrés y Providencia: Una geografía histórica de las islas colombianas del Caribe,* 3ra. ed. en español (Bogotá: El Áncora Editores, 1985).

Payard, Maurice, *Le financier G. J. Ouvrard, 1770-1846…* ([Reims]: Académie Nationale de Reims, 1958).

Pearce, Adrian J., "British Trade with the Spanish Colonies, 1788-1795", *Bulletin of Latín American Research* 20:2 (abril de 2001), pp. 233-260.

———, "*Rescates* and Anglo-Spanish Trade in the Caribbean during the French Revolutionary Wars, *ca*. 1797-1804", *Journal of Latín American Studies* 38:3 (agosto de 2006), pp. 607-624.

———, "The Hope-Barings Contract: Finance and Trade between Europe and the Americas, 1805-1808", *English Historical Review* CXXIV:511 (diciembre de 2009), pp. 1324-1352.

———, *The Origins of Bourbon Reform in Spanish South*

America, 1700-1763 (Nueva York: Palgrave Macmillan, 2014).

Penson, Lillian M., *The Colonial Agents of the British West Indies: A Study in Colonial Administration, Mainly in the Eighteenth Century* (Londres: University of London Press, 1924).

———, "The West Indies and the Spanish-American Trade, 1713-1748", *Cambridge History of the British Empire*, vol. 1 (Cambridge: Cambridge University Press, 1929), pp. 330-345.

Pérez Herrero, Pedro, *Comercio y mercados en América Latina colonial* (Madrid: Mapfre, 1992).

Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, *Comercio y autonomía en la Intendencia de Yucatán (1797-1814)* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1978).

Pezuela, Jacobo de la, *Historia de la Isla de Cuba,* 4 vols. (Madrid: Carlos BaillyBailliere, 1868-1878).

Pinzón Ríos, Guadalupe, "En pos de nuevos botines: expediciones inglesas en el Pacifico novohispano (1680-1763)", *Estudios de Historia Novohispana* 44 (enero-junio de 2011), pp. 45-76.

Pitman, Frank Wesley, *The Development of the British West Indies, 1700-1763* (New Haven: Yale University Press, 1917); reimpresión (Nueva York: Anchor Books, 1967).

Platt, D.C.M., *Latin America and British Trade, 1806-1914* (Londres: Adam & Charles Black, 1972).

Polo Acuña, José, "Contrabando y pacificación indígena en la frontera colombo-venezolana de la Guajira (1750-1820)", *América Latina en la Historia Económica* 24 (julio-diciembre de 2005), pp. 87-130.

Potthast-Jutkeit, Barbara, "Centroamérica y el contrabando por la Costa de Mosquitos en el siglo XVIII", *Mesoamérica*

36 (diciembre de 1998), pp. 499-516.

Prado, Fabricio, *A Colônia do Sacramento: O extremo sul da América portuguesa no século XVIII* (Porto Alegre: Fabricio Pereira Prado, 2002).

———, *Edge of Empire: Atlantic Networks and Revolution in Bourbon Río de la Plata* (Oakland: University of California, 2015).

Prados de la Escosura, Leandro, "El comercio hispano-británico durante los siglos XVIII y XIX (I). Reconstrucción", *Revista de Historia Económica* 2:2 (1984), pp. 113-162.

———, y S. Amaral (eds.), *La independencia americana: Consecuencias económicas* (Madrid: Alianza, 1993).

Pritchett, John Perry, "Selkirk's Views on British Policy towards the Spanish Colonies, 1806", *Canadian Historical Review* 24 (1943), pp. 381-396.

Pumar Martínez, Carmen, *Don Antonio Amar y Borbón, último virrey del Nuevo Reino de Granada* (Borja: Centro de Estudios Borjanos/Institución Fernando el Católico, 1991).

Radhay, Keith, "Contraband between Eastern Venezuela and Trinidad, 1797-1802", *Revista / Review Interamericana* (Puerto Rico) 14 (1984), pp. 20-46.

Ragatz, Lowell Joseph, *Statistics for the Study of British Caribbean Economic History, 1766-1833* (Londres: Bryan Edwards Press, 1928).

———, *The Fall of the Planter Class in the British Caribbean, 1763-1833* (Nueva York y Londres: Century Co., 1928).

Ramos, Héctor R. Feliciano, *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)* (Sevilla: Excma. Diputación Provincial de Sevilla, 1990).

Real Díaz, José Joaquín, "José de Iturrigaray (1803-1808)",

en José Antonio Calderón Quijano (ed.), *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos IV*, vol. 2 (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972), pp. 181-331.

Redlich, Fritz, "Payments between Nations in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries", *Quarterly Journal of Economics* (Cambridge, MA) 50 (1936), pp. 694-705.

Reichert, Rafal B., "Navegación, comercio y guerra: rivalidad por el dominio colonial en la región del Golfo de Honduras, 1713-1763", *Península* (México) 7:1 (2012), pp. 13-37.

———, "El contrabando y sus redes en el Golfo de Honduras y su persecución en la Capitanía General de Guatemala, siglo XVIII", *Historia Mexicana* 63:4 (2014), pp. 1551-1581.

Restrepo Tirado, Ernesto, *Historia de la provincia de Santa Marta en el Nuevo Reino de Granada,* 2 vols. (1929; Bogotá: Subdirección de Comunicaciones Culturales, 1975).

Robertson, William Spence, *The Life of Miranda,* 2da. ed., 2 vols. (Nueva York: Cooper Square Publishers, 1969).

Rodríguez Baena, María Luisa, "El virrey Don Manuel Antonio Flórez [1787-89]", en José Antonio Calderón Quijano (ed.), *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos IV,* 2 vols. (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972), 1, pp. 1-83.

Rodríguez Casado, Vicente, "Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765 regulando las relaciones comerciales de España e Indias", *Anuario de Historia del Derecho Español* 13 (1936-1941), pp. 100-135.

Rodríguez del Valle, Mariana, "Félix Berenguer de Marquina (1800-1803)", en José Antonio Calderón Quijano (ed.), *Los virreyes de Nueva España en el reinado de Carlos IV,* vol. 2 (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972),

pp. 65-179.

Rodríguez Lorenzo, Sergio M., *La carrera de Indias (la ruta, los hombres, las mercancías)* (Esles de Cayón: El Ayuntamiento, 2012).

Rodríguez Treviño, Julio César, "El contrabando en el comercio exterior de Nueva España en la época borbónica, 1700-1810", tesis doctoral inédita, Instituto Mora, México, 2010.

Rodríguez Vicente, María Encarnación, "El comercio cubano y la guerra de emancipación norteamericana", *Anuario de Estudios Americanos*, 11 (1954), pp. 61-106.

Romano, Ruggiero, *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México* (México: El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 1998).

Rydjord, John, *Foreign Interest in the Independence of New Spain* (Durham, NC: Duke University Press, 1935).

———, "Napoleon and Mexican Silver", *Southwestern Social Sciences Quarterly* 19 (1938), pp. 171-182.

Salvucci, Linda K., "Anglo-American Merchants and Stratagems for Success in Spanish Imperial Markets, 1783-1807", en Jacques Barbier y Allan J. Kuethe (eds.), *The North American Role in the Spanish Imperial Economy, 1760-1819* (Manchester: Manchester University Press, 1984), pp. 127-133.

Sanders, G. Earl, "Counter-Contraband in Spanish America: Handicaps of the Governors in the Indies", *The Americas* 34:1 (1977), pp. 59-80.

Scelle, Georges, *La traite negriere aux Indes de Castille,* 2 vols. (París, 1906).

Schumpeter, E.B., *English Overseas Trade Statistics, 1697-*

1808 (Oxford: Clarendon Press, 1960).

Sevilla Soler, María del Rosario, *Santo Domingo, Tierra de Frontera (1750-1800)* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1980).

———, *Inmigración y cambio socio-económico en Trinidad (1783-1797)* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1988).

Smith, Robert Sidney, "Shipping in the Port of Veracruz, 1790-1821", *Hispanic American Historical Review* 23:1 (febrero de 1943), pp. 5-20.

Solórzano Fonseca, Juan Carlos, "El comercio de Costa Rica durante el declive del comercio español y el desarrollo del contrabando inglés: periodo 1690-1750", *Anuario de Estudios Centroamericanos* 20:2 (1994), pp. 27-39.

Sonesson, Birgit, *Puerto Rico's Commerce, 1765-1865: From Regional to WorldWide Market Relations* (Los Ángeles: University of California, Los Ángeles, 2000).

Sorsby, Victoria G., "British Trade with Spanish America under the Asiento, 1713-1740", tesis doctoral inédita, 1975.

Souto Mantecón, Matilde, *Mar abierto: la política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial* (México: Colegio de México/Instituto Mora, 2001).

———, "El comercio inglés en Veracruz: inversiones, ganancias y conflictos generados por el Tratado del Asiento (1713-1717)", en Angelo Alves Carrara y Ernest Sánchez Santiró (eds.), *Guerra y fiscalidad en la Iberamérica colonial (siglos* XVII-XIX*)/Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos* XVII-XIX*)* (México: Instituto Mora/Universidade Federal de Juiz de Fora, 2012), pp. 91-114.

———, "Tierra adentro: los riesgos de permitir la interna-

ción de los flotistas gaditanos y los factores ingleses en Nueva España", en Iván Escamilla González, Matilde Souto Mantecón, y Guadalupe Pinzón Ríos (eds.), *Resonancias imperiales: América y el Tratado de Utrecht de 1713* (México: Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto Mora, 2015), pp. 247-273.

Spindel, Donna J., "The Stamp Act Crisis in the British West Indies", *Journal of American Studies* 11:2 (1977), pp. 203-221.

Stein, Stanley J., "Caribbean Counterpoint: Veracruz vs Havana. War and Neutral Trade, 1797-1799", en Jeanne Chase (ed.), *Geographie du capital marchand aux Amériques, 1760-1860* (París: Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1987), pp. 21-44.

Stein, Stanley J., y Barbara H. Stein, *Silver, Trade, and War: Spain and America in the Making of Early Modern Europe* (Baltimore y Londres: Johns Hopkins University Press, 2000).

———, *Apogee of Empire: Spain and New Spain in the Age of Charles III, 1759-1789* (Baltimore y Londres: Johns Hopkins University Press, 2003).

Sutherland, L. Stuart, "Edmund Burke and the First Rockingham Ministry", *English Historical Review* 47:185 (England, 1932), pp. 46-72.

Tandrón, Humberto, *El comercio de Nueva España y la controversia sobre la libertad de comercio, 1796-1821* (México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976).

Temperly, Harold W.V., "The Causes of the War of Jenkins' Ear (1739)", *Transactions of the Royal Historical Society* 3 (3ra. Serie) (1909), pp. 197-236.

———, "The Relations of England with Spanish America,

1720-1744", en American Historical Association, *Annual Report,* vol. 1 (Washington: Government Printing Office, 1911), pp. 229-237.

———, "The Peace of Paris", *Cambridge History of the British Empire,* vol. l (Cambridge: Cambridge University Press, 1929), pp. 485-506.

Thomas, Peter D.G., *British Politics and the Stamp Act Crisis: The First Phase of the American Revolution, 1763-1769* (Oxford: Clarendon Press, 1975).

Thornton, A.P., "Spanish Slave-Ships in the English West Indies, 1660-85", *Hispanic American Historical Review* 35 (1955), pp. 374-385.

Tjaerks, Germán O. E., y Alicia Vidaurreta de Tjaerks, *El comercio inglés y el contrabando. Nuevos aspectos en el estudio de la política económica en el Río de la Plata (1807-1810)* (Buenos Aires: 1962).

Torres Ramírez, Bibiano, "La isla de Vieques", *Anuario de Estudios Americanos* 12 (1955), pp. 449-466.

———, *La isla de Puerto Rico (1765-1800)* (San Juan: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1968).

Trens, Manuel B., *Historia de Veracruz,* 6 vols. (Jalapa y México: Enríquez, 1947-1950).

Villalobos R., Sergio, "Contrabando francés en el Pacífico, 1700-1724", *Revista de Historia de América* 51 (1961), pp. 49-80.

———, *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700-1811* (Buenos Aires: Editorial Universitaria, 1965).

Villaurrutia, Marqués de, *Relaciones entre España e Inglaterra durante la guerra de la Independencia* (Madrid, 1911).

Walker, Geoffrey J., *Spanish Politics and Imperial Trade,*

1700-1789 (Londres: Macmillan, 1979); existe trad. esp., *Política española y comercio colonial, 1700-1789* (Barcelona: Ariel, 1979).

Walters, Philip G., y Raymond Walters, "The American Career of David Parish", *Joumal of Economic History* 4:2 (1944), pp. 149-166.

Ward, J. R., "The British West Indies in the Age of Abolition, 1748-1815", en *Oxford History of the British Empire,* vol. 2, *The Eighteenth Century,* ed. P.J. Marshall (Oxford y Nueva York: Oxford University Press, 1998), pp. 415-439.

Watson, J. Steven, *The Reign of George III, 1760-1815* (Oxford: Clarendon Press, 1960).

Watts, David, *The West Indies: Patterns of Development, Culture and Environmental Change since 1492* (Cambridge: Cambridge University Press, 1987).

Westergaard, Waldemar, *The Danish West Indies under Company Rule (1671-1754)* (Nueva York: Macmillan, 1917).

Whitaker, Arthur Preston, *The Spanish-American Frontier: 1783-1795. The Westward Movement and the Spanish Retreat in the Mississippi Valley* (Boston y Nueva York: Houghton Mifflin Co., 1927).

———, "The Commerce of Louisiana and the Floridas at the End of the Eighteenth Century", *Hispanic American Historical Review* 8:2 (marzo de 1928), pp. 190-203.

Wilkinson, Henry C., *Bermuda in the Old Empire* (Londres: Oxford University Press, 1950).

Williams, Caroline, "Living Between Empires: Diplomacy and Politics in the Late Eighteenth-Century Mosquitia", *The Americas* 70:2 (octubre de 2013), pp. 237-268.

———, " 'If You Want Slaves Go to Guinea': Civilisation

and Savagery in the 'Spanish' Mosquitia, 1787-1800", *Slavery and Abolition* 35:1 (2014), pp. 121-141.

Williams, Judith Blow, "The Establishment of British Commerce with Argentina", *Hispanic American Historical Review,* 15:1 (febrero de 1934), pp. 43-64.

———, "Mercados británicos en el Caribe y el Golfo de Méjico, 1750-1850", en *II Congreso Internacional de Historia de América, 1937,* vol. 3 (Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 1938), pp. 95-108.

Wilson, Victor, "Commerce in Disguise: War and Trade in the Caribbean Free Port of Gustavia, 1793-1815"', tesis doctoral inédita, Abo Akademi University, Turku, 2015.

Wolf, Otto, *Ouvrard, Speculator of Genius, 1770-1846…* (1ra. ed. en alemán, 1932; Londres: Barrie & Rockliffe, 1962).

Wright, I.A., "Rescates: With Special Reference to Cuba, 1599-1610", *Hispanic American Historical Review* 3 (1920), pp. 333-361.

Zahedieh, Nuala, "The Merchants of Port Royal, Jamaica, and the Spanish Contraband Trade, 1655-1692", *William and Mary Quarterly,* 3ra. serie, 43 (1986), pp. 570-593.

———, "Trade, Plunder and Economic Development in Early English Jamaica, 1655-89", *Economic History Review,* 39:2 (2da. serie) (1986), pp. 205-222.

———, "Commerce and Conflict: Jamaica and the War of the Spanish Succession", en Adrian Leonard y David Pretel (eds.), *The Caribbean and the Atlantic World Economy: Circuits of Trade, Money and Knowledge, 1650-1914* (Nueva York: Palgrave Macmillan, 2015), pp. 68-86.

Ziegler, Philip, *The Sixth Great Power: Barings, 1767-1929* (Londres: Collins, 1988).

SOBRE EL AUTOR

ADRIÁN J. PEARCE. Es historiador británico. Ha publicado *British Trade With Sapnish America, 1763-1808* (Liverpool, 2007) y *The Origins of Bourbon Reform in Sapnish South America, 1700-1763* (Nueva York, 2014). Ha editado varios libros, entre ellos *History and Language in the Andes* (Nueva York, 2011). Entre 2013 y 2016, fue profesor-investigador del Centro de Estudios Históricos de El Colegio de México. Actualmente es profesor de historia latinoamericana y española en la University Collage London.

El comercio británico con hispanoamérica, 1763-1808
Portada: Enedina Morales
Cuidó la edición la Dirección de Publicaciones de
El Colegio de México
libros.colmex.mx
video-comentarios de libros COLMEX
Epub trabajado por PIXE*LEE*
www.pixelee.com.mx



Septiembre 2017

ÍNDICE

PORTADA 1
PORTADILLAS Y PÁGINA LEGAL 2
DEDICATORIA 6
ÍNDICE 7
LISTA DE TABLAS Y MAPAS 11
Tablas 11
Mapas 11
PREFACIO A LA EDICIÓN ESPAÑOLA 13
LISTA DE ABREVIATURAS 24
Colecciones de Archivos 24
Secciones de los National Archives, Londres 24
NOTA SOBRE LAS TASAS Y VALORES DE CAMBIO 26
ENSAYO INTRODUCTORIO A LA EDICIÓN INGLESA DE 2007 29
El estatus legal 47
La “propiedad” del comercio 51
Estados Unidos como un transportista importante 53
El valor del comercio 56
1. LOS ORÍGENES DEL COMERCIO BRITÁNICO CON LAS COLONIAS ESPAÑOLAS, DEL SIGLO XVI A 1763 64
El comercio ibérico de reexportación hasta 1763 70

El comercio de contrabando en el Caribe, 1624 a 1713 85
El comercio y el contrabando en el Caribe, 1713-1739: los años del Asiento británico 99
El comercio de contrabando en el Caribe, 1739-1763 115
2. EL COMERCIO ESPAÑOL, 1763-1783: LA EXPANSIÓN GEOGRÁFICA Y LOS PUERTOS LIBRES 142
Los orígenes del sistema de los puertos libres. 1763-1766 144
El comercio en Jamaica de 1766 a 1783: ¿continuación de la crisis o recuperación? 164
El comercio en las colonias británicas, más allá de Jamaica 175
La vista desde las colonias españolas 184
La Guerra de Independencia de los Estados Unidos: trastorno a corto plazo, catalizador a largo plazo 196
3. EL "COMERCIO DE COLONIAS" Y LA CONSOLIDACIÓN DEL SISTEMA DE PUERTOS LIBRES, 1783-1796 214
La recuperación del comercio español en los primeros años de la posguerra, ca. 1783-1787 214
Las bases para una mayor expansión: el "comercio de colonias" y la consolidación del sistema de puertos libres 222
El panorama general del comercio español, ca. 1787 a 1796 233
El comercio español en la serie de los Archivos Nacionales de Londres, de 1788 a 1795 249
El comercio ibérico de reexportación, ca. 1763-1796: prosperidad estable en los años del ocaso 270
4. EL COMERCIO EN TIEMPOS DE GUERRA 291

(1796-1808): EL COMERCIO ESPAÑOL BAJO LICENCIA EN LAS INDIAS OCCIDENTALES BRITÁNICAS

El comercio español bajo licencia en las Indias Occidentales británicas: orígenes y operación 297

El comercio bajo licencia en el Caribe occidental y el Golfo de México 304

Los rescates: un pretexto para el comercio bajo licencia con Jamaica y las Bahamas 324

El comercio bajo licencia en el Caribe oriental y las Antillas Menores 341

5. EL COMERCIO EN TIEMPOS DE GUERRA (1796-1808): EL CONTRABANDO BRITÁNICO Y LA PERSPECTIVA HISPANOAMERICANA 367

Nueva España 368

Cuba 378

Nueva Granada 384

Venezuela 395

Puerto Rico y Santo Domingo 402

Monopolio e impuestos: enfoques contemporáneos sobre las causas del contrabando 406

6. EL COMERCIO EN TIEMPOS DE GUERRA (1796-1808): EL COMERCIO NEUTRAL, LOS CONTRATOS DE PLATA, Y EL "COMERCIO SECRETO" 420

Un panorama del comercio neutral, 1797 a 1808 427

Las finanzas y el comercio neutral: el contrato Hope-Barings 443

El contrato de Gordon y Murphy 455
El "comercio secreto": el comercio británico al amparo de los permisos neutrales, 1805 a 1808 466
7. CONCLUSIONES 492
Tendencias principales: crecimiento, legalización, diversificación 492
El valor del comercio británico con las colonias españolas 507
Comentarios finales 533
MAPAS 537
APÉNDICE ESTADÍSTICO EL COMERCIO BRITÁNICO CON LAS COLONIAS ESPAÑOLAS, 1788-1795 548
NOTA SOBRE FUENTES DE ARCHIVO 575
Reino Unido 575
España 575
México 576
Cuba 576
Colombia 576
Los Estados Unidos 576
BIBLIOGRAFÍA PARA EL ESTUDIO DEL COMERCIO BRITÁNICO CON LAS COLONIAS ESPAÑOLAS 577
Fuentes primarias impresas e historias tempranas (hasta 1860) 578
Fuentes secundarias 588
SOBRE EL AUTOR 623

COLOFÓN 624
CONTRAPORTADA 625